STRASSENBAHN MAGAZIN 5



Tramino von Solaris
So bewährt sich der Konkurrent aus Polen

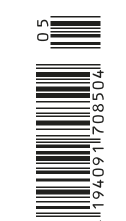


Die Herkulesbahn
Abschied 1966: Das war Kassels Meterspur-Tram

Mai 2015
€ 8,50
Österreich: € 9,50
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 9,90
LUX: € 9,90

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



AKTUELL

Neues Liniennetz für Essen
Oberhausens Tram in Gefahr
Notfahrplan in Duisburg

Deutsche Museumsbetriebe

Wo und wann Sie alte Trams erleben können

Verpasste Chance

Es ist kaum zu glauben, dass sich die Oberhausener die Chance auf den Ausbau ihres Nahverkehrs tatsächlich haben entgehen lassen. Es ist sogar peinlich, ärgerlich und unnötig! Denn es fehlen die Gegenargumente. Gut: das Geld! Was Geld kostet, das will der Bürger erstmal nicht, wenn er glaubt, dass er nicht selbst davon profitiert. Aber das hätten die Oberhausener. Deshalb ist dieser Ratsbürgerentscheid auch kein Gewinn für die Demokratie gewesen. Die geringe Wahlbeteiligung zeigt: Die meisten Oberhausener haben sich offenbar nicht für das Projekt interessiert, weil es sie nicht direkt betrifft. Wer zur Wahlurne gegangen ist, der wollte das Projekt nicht umgesetzt haben. Aber warum?

Die Frage lässt sich schwer beantworten. Die Informationskampagnen der Befürworter waren sehr gut, die Argumente für die Strecke stichhaltig. Der Kosten-Nutzen-Faktor lag bei 2,04. Das heißt, die Strecke hätte am Ende in Relation zu den Kosten einen doppelt so hohen Nutzen gehabt. Ein Traumwert! Das CentrO wollte das Projekt mit einer Million Euro fördern, um den Eigenanteil der Stoag zu verringern. Das würde nicht passieren, wenn es sich nicht eine erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen zwischen Essen und Oberhausen versprechen würde. Und viele Essener hätten sich über die direkte Verbindung gefreut und Geld nach Oberhausen bringen können.

Das alles hat den Oberhausenern nicht gereicht. Stattdessen waren immer wieder Argumente zu hören wie: „Einfach den Bus verstärken“ oder „Lieber Schulen von dem Geld sanieren“. Nein! Die Stoag hätte von 300.000 Euro maximal zwei Buskurse zusätzlich einsetzen können – und die Fördergelder sind zweckgebunden. Sie können also nicht in Schulen oder Schwimmbäder fließen. Wer auch nur eines der vielen Infoblätter gelesen hatte, der wusste das!“

Hier hat die Politik in Oberhausen versagt – sie hätte zu dieser Investition stehen müssen. Stattdessen bleibt der Nahverkehr nun im Ruhrgebiet, wie er ist: Ein Flickenteppich, der dafür sorgt, dass die Bürger auch in Zukunft lieber das Auto nehmen! Doch wie sehen Sie, liebe Leser, diese Thematik? *Christian Lücker*

Per Bürgerentscheid beschlossen: Essens Linie 105 endet auch weiterhin an der Unterstraße. Die Oberhausener lehnen eine Verlängerung über die Stadtgrenze hinaus ab
ROLAND WIRTZ

Frage des Monats

Was hätte zur geplanten Verlängerung der Linie 105 nach Oberhausen besser gemacht werden müssen?

Schreiben Sie uns Ihren Standpunkt per E-Mail oder gerne auch per Brief/Postkarte. Die interessantesten Zuschriften veröffentlichen wir in der nächsten Ausgabe oder auf der Homepage **www.strassenbahn-magazin.de**.

Schreiben Sie uns: **redaktion@strassenbahn-magazin.de**



Christian Lücker arbeitet als freier Journalist für verschiedene Unternehmen und Radiosender in Nordrhein-Westfalen. Für STRASSENBAHN MAGAZIN schreibt er regelmäßig Beiträge, vorwiegend über aktuellen Themen von Betrieben im und rund um das Ruhrgebiet. Zu seinen Spezialgebieten zählen außerdem die Betriebe in Osteuropa, im Baltikum sowie in der Türkei.

Inhalt

Plus Beilage: Historische Trams im Einsatz im Jahr 2015

▶ Betriebe





Titelmotiv

Die Bergischen Museumbahnen in Wuppertal bietet regelmäßigen Fahrbetrieb, wie hier mit dem gut besetzten Tw 107

MICHAEL BEITELSMANN

RUBRIKEN









▶ Fahrzeuge

▶ Geschichte


ALTSTADT
Domplatz / Museen
Historische Altstadt
Klaussynagoge

Bild des Monats

Erste Frühjahrsboten machten sich bemerkbar, als Wolfgang Kaiser am 26. März 2014 in Halberstadt den GT4 Nr. 156 fotografierte. Der 1960 in Esslingen gebaute und 1993 von der Halberstädter Verkehrs-GmbH aus Stuttgart übernommene Triebwagen kommt aktuell nicht mehr regelmäßig zum Einsatz, leistet aber bei Ausfall eines Niederflurwagens vom Typ „Leoliner“ noch immer wertvolle Dienste. Die Szene zeigt den Wagen auf dem Hohen Weg in Fahrtrichtung Holzmarkt. Im Hintergrund bestimmt der Chor der katholischen St.-Katharinen-Kirche aus dem 14. Jahrhundert das Bild.





Ratsbürgerentscheid: Mehrheit ist gegen die Verlängerung der Essener Linie 105

Oberhausener lehnen neue Straßenbahnstrecke ab



Alles bleibt, wie es ist. Die Linie 105 wird weiterhin hier an der Unterstraße vor der Stadtgrenze zu Oberhausen enden und die Fahrgäste müssen in den Bus umsteigen CHRISTIAN LÜCKER (2)

Mit Veranstaltungen, Werbeblättern und Plakaten haben die Befürworter für den Bau der Linie 105 geworben. Vergeblich – die Mehrheit wollte sie bei der Wahl nicht

■ Das Ergebnis liegt vor: 57 Prozent der in Oberhausen abgegebenen Stimmen votierten gegen die Verlängerung der Essener Straßenbahnlinie 105 von ihrer bisherigen Endstelle an der Unterstraße über die Stadtgrenze hinaus nach Oberhausen (siehe SM 3/2015, Seiten 22/23). 43 Prozent der am Ratsbürgerentscheid teilnehmenden Bürger sprachen sich für den Lückenschluss aus. Für die Abstimmung waren am 8. März alle Oberhausener an die Wahlurnen gerufen – getan haben das nur wenige, die Beteiligung lag bei 23,3 Prozent.

Die Verlängerung der Linie 105 nach Oberhausen ist damit erst einmal vom Tisch. Das ist ein Ende mit Schrecken für die Befürworter des Projekts: Stadtwerke Oberhausen AG (Stoag), Grüne, das Bürgerbündnis „Sag Ja zur 105" und der Fahrgastverband NRW hatten in den Wochen vor der Wahl intensiv für die Verlängerung geworben.

Die Idee des Lückenschlusses zur weiterhin in Oberhausen fahrenden Linie 112 beschäftigte die Oberhausener Politik seit Jahren wiederholt. Eigentlich sollte die 105 schon seit 2008 die rund drei Kilometer lange Strecke über das Einkaufszentrum CentrO bis zur bestehenden Trasse der zusammen mit Mülheim betriebenen Linie 112 fahren. Das Projekt verschwand zunächst in der Schublade. Nachdem in der jüngeren Vergangenheit wieder Fördermittel für das Projekt in Aussicht standen, sollte die Linie eigentlich gebaut werden. Die Oberhausener Politik bestimmte jedoch, dass die Bürger bei dem 80-Millionen-Projekt mitentscheiden sollen. Immerhin hätte die Stoag

Straßenbahn in Oberhausen doch in Gefahr?

Was Stoag-Geschäftsführer Werner Overkamp zum Wahlausgang sagt

Herr Overkamp, die Stoag hat sich für die Linie 105 stark gemacht. Wie haben Sie reagiert, als Sie das Endergebnis gesehen haben?
Enttäuscht – das ist eine vertane Chance. Wenn Sie einmal mit Bürgern in Essen gesprochen haben – die haben gesagt: „Die Verlängerung der Straßenbahn muss kommen!" Wir haben gut zehn Jahre für die Strecke gekämpft. Das Ergebnis tut weh!

Was glauben Sie, warum sich die Mehrheit der Bürger gegen den Bau der 105 ausgesprochen hat?
Schwierig war, dass das Projekt zwischen den Mühlsteinen der Politik zermahlen wurde. Es gab ja kein einstimmiges Votum für diese Strecke und wenn der Bürger zwei konträre Meinungen hört von den beiden großen Parteien und man will dann, dass die Leute an der Wahlurne mit „Ja" stimmen – das gibt es fast nie! Zwei Drittel der Oberhausener fahren gar nicht mit uns. Und dann sagt man den Leuten: Mit deinem Kreuzchen entscheidest du dich für ein 80-Millionen-Projekt. Dagegen anzukämpfen waren unheimlich schlechte Voraussetzungen für uns.

Denken Sie, dass das Projekt „Linie 105" noch einmal angeschoben wird und Chancen hat?
Es ist ja die Frage: Ist die Aufgabenträgerschaft für den schienengebundenen Nahverkehr bei den Städten richtig aufgehoben? Da sage ich – nein! Es kann ja wohl nicht sein, dass in Mülheim zum Beispiel die städteübergreifende Straßenbahn zur Disposition steht. Und es kann auch nicht sein, dass, wenn Essen selbst profitiert hätte von der 105, dass das alleine Oberhausen entscheidet.
Doch man soll niemals nie sagen. Die Flächen werden freigehalten und vielleicht nimmt man sich des Themas tatsächlich noch mal an.

Sie sprechen Mülheim an: Sollte Mülheim tatsächlich irgendwann die Straßenbahn stilllegen und der Gleisanschluss nach Essen fehlen – steht die Oberhausener Straßenbahn dann vor dem Aus?
Zuletzt hieß es von der Stoag: Nein! Das können Sie relativieren. Ich hoffe, dass die Mülheimer unsere gemeinsame Linie 112 erhalten. Wenn die 112 auch platt gemacht wird, was ich nicht glaube, dann sind wir zu schwach aufgestellt. Einen Straßenbahnbetrieb mit sechs Fahrzeugen, das können wir nicht machen, da müssten wir uns was anderes überlegen. Also wenn Mülheim die 112 platt machen würde und wir keine Anbindung nach Essen haben, dann ist der Straßenbahnbetrieb in Oberhausen auch zu Ende.

DIE FRAGEN STELLTE CHRISTIAN LÜCKER



Oberhausens bestehende Linie 112, hier am Mülheimer Kaiserplatz: Ist sie mittelfristig doch in Gefahr? MICHAEL BEITELSMANN

rund 13 Millionen Euro Eigenanteil für die neue Strecke aufbringen müssen. Auf 30 Jahre verteilt, wären das etwa 300.000 Euro im Jahr gewesen. Für die Befürworter des Projekts eine vertretbare Summe, für sie lagen die Vorteile der neuen Strecke auf der Hand: Oberhausen ist eine Pendlerregion und braucht dringend einen gut funktionierenden Nahverkehr ohne Umsteigezwang an der Stadtgrenze.

Reaktion auf das Votum

Dementsprechend enttäuscht zeigte sich beispielsweise die Stoag, die bis zuletzt versucht hatte, die Oberhausener von der Linie 105 zu überzeugen. Stoag-Geschäftsführer Werner Overkamp sagte im Gespräch mit dem STRASSENBAHN MAGAZIN: „Man schämt sich teilweise, weil solch ein tolles Projekt erstmal befristet zu Grabe getragen wurde." Auch der Essener Verkehrs AG (EVAG), die die Linie 105 bis zur Stadtgrenze in ihrer jetzigen Form betreibt, merkte man die Enttäuschung über die Entscheidung der Oberhausener an. EVAG-Vorstand Michael Feller teilte auf Anfrage mit: „Auf der einen Seite hätten wir einen städteübergreifenden Ausbau und die Investitionen sehr begrüßt. Aber andererseits ist das nun einmal das Votum der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Oberhausen. Das gilt es zu akzeptieren. Da der Bürgerentscheid aus rein betrieblicher Sicht für die EVAG keine Nachteile bringt, heißt es jetzt nach vorne zu schauen und Alternativen zur Verbesserung der Angebotssituation zu prüfen."

Fakt ist: Der Umsteigezwang an der Stadtgrenze von der Straßenbahn in den Bus wird bleiben, die Busse der Linie 185 stecken aber gerade am Wochenende oft im Stau, weil die Straßen rund um das CentrO dann völlig überlastet sind. Theoretisch bestünde die Möglichkeit, das Projekt „Ausbau der Linie 105" zwei Jahre nach dem Ratsbürgerentscheid wieder aufzunehmen. Ob das passiert, ist offen. Und ob dann noch Fördergelder für den Bau bereitstehen, ist darüber hinaus fraglich. Das Geld, das in Oberhausen nicht verbaut wird, fließt erst einmal in andere Nahverkehrsprojekte in Nordrhein-Westfalen, beispielsweise in den geplanten Bau der U81 in Düsseldorf.

Von der Oberhausener SPD, die die Verlängerung der Linie 105 zwar befürwortet, aber den Ratsbürgerentscheid selbst vorgeschlagen hatte, heißt es nach dem Wahlabend nur: „Schade für den ÖPNV, aber ein Erfolg für die Demokratie." CLÜ

kurz gemeldet

Bremen

Der Ersatz der 77 zwischen 1993 und 1996 gelieferten und zunehmend renovierungsbedürftigen Niederflurwagen verzögert sich. Das rot-grüne Regierungsbündnis einigte sich darauf, Entscheidungen zur Finanzierung auf die Zeit nach der Bürgerschaftswahl am 10. Mai zu vertagen, da die Hauptlast der Kosten in künftigen Haushalten liegt. Nun möchte die BSAG mit den neu konstituierten Gremien nach der Bürgerschaftswahl mit Nachdruck an der Klärung der Beschaffungsfinanzierung arbeiten und baldmöglichst eine erste Ausschreibung herausgeben. AMA

Heidelberg

Mit der Übergabe der Planfeststellungsunterlagen am 23. Juni 2014 schien ein jahrelang anhaltender Disput zwischen Stadt und Universität besiegelt zu sein. Doch im Dezember hatte der Verwaltungsgerichtshof nach einem Eilantrag der Universität einen Baustopp verfügt. Obwohl die Universitätsverwaltung beteuert, einer Straßenbahn-Erschließung nicht im Wege zu stehen, wird eine Schnellstraße bevorzugt. Es ist angesichts ähnlicher Probleme beim Projekt Altstadtanbindung fraglich, ob das „Heidelberger Mobilitätsnetz" überhaupt noch in Fahrt kommt. UMÜ

Augsburg

Die Zuganzeiger an allen Haltestellen zeigten Anfang März die Laufschrift: „Die Grippewelle hat auch Ihr Fahrpersonal der swa erwischt. Daher fahren die Straßenbahnen im Ferienplan bis zum 6. März." Die Straßenbahnen rollten demnach nicht im Fünf-Minuten-Takt, sondern ganztags nur alle 7,5 Minuten, in den morgendlichen Stoßzeiten mit einigen zusätzlichen Verstärkerfahrten. 76 von etwa 500 Fahrern der swa befanden sich wegen der Grippe im Krankenstand. Mit dem Ferientakt bei den Straßenbahnen bot die swa ihren Fahrgästen zwar ein etwas reduziertes, dafür aber planbares und möglichst verlässliches Angebot. EOT



■ **Dresden: Seit Kurzem setzen die Dresdner Verkehrsbetriebe auch aus drei T4D-MT bestehende Tatra-Dreifachtraktionen im Sonderverkehr ein, wie hier am 20. März den Zug 224 269 + 224 265 + 224 266. Üblicherweise fuhr an dritter Stelle des Zugverbands bislang stets ein nur mit Hilfsfahrerstand ausgestatteter TB4D. Unterdessen verzögert sich die geplante Hauptuntersuchung der abgestellten Tatrawagen, zu Redaktionsschluss hatte die DVB für den externen Auftrag noch keinen Zuschlag erteilt** MICHAEL SPERL

Duisburg/Düsseldorf

Verbund bezuschusst neue Sicherungstechnik

■ Mit dem Beschluss des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) zur Bezuschussung des neuen Zugsicherungssystems stehen die Signale für die Zukunft der Stadtbahnlinie U79 Düsseldorf – Duisburg buchstäblich auf „Grün“. Dabei trägt der VRR voraussichtlich 80 Prozent der förderfähigen Kosten von 32 Millionen Euro. Diese Nachricht verkündeten Politiker bereits am 26. Februar im Duisburger Rathaus, während der VRR dies noch nicht offiziell bestätigt hatte. Ohne die neue Technik würde demnächst wahrscheinlich eine Unterbrechung der Stadtbahnlinie an der Stadtgrenze notwendig, weil Duisburg das benötigte Geld für den Ersatz des alten Systems nicht alleine aufzubringen vermag.

Der Nachbar aus Düsseldorf hatte die Ausschreibung für seinen Anteil bereits Ende 2013 auf den Weg gebracht. Im Extremfall hätten der Linie U79 auf Duisburger Gebiet sogar die Einstellung und ein Ersatz durch Busse gedroht. MKO

Hannover

Erste TW3000 in Betrieb

■ Am 15. März nahmen die ersten neuen Stadtbahnwagen vom Typ TW3000 in Hannover den Fahrgastbetrieb auf. Als erste setzte die üstra die Tw 3009 und 3019 ein, Tw 3021 wartete betriebsbereit auf dem Betriebshof Glocksee. Schon während der sonntagnachmittäglichen Premierenfahrt gelangten weitere TW3000 vom bisherigen Standort Leinhausen nach Glocksee. Wöchentlich sollen nun ein bis zwei weitere Wagen in den Fahrgasteinsatz gehen, bis zunächst die Linie 7 komplett umgestellt ist. Dann folgt die zu großen Teilen dieselbe Strecke nutzende Linie 3 (Wettbergen – Altwarmbüchen), hier ist auch der Einsatz von Dreiwagenzügen aus TW3000 vorgesehen. Offenbar ist der Umfang der notwendigen Sanierung stark unterschiedlich, denn auch die nun als erste eingesetzten Tw 3009 und 3019 stammen aus der schadhaften Serie (SM berichtete). Die Auslieferung der bestellten 100 TW3000 wird sich bis 2018/19 erstrecken. Für die Einlösung einer Option über weitere 46 TW3000 gilt eine Förderzusage als Voraussetzung. ACU

Schwerin

Linienänderung aufgrund von Brückenbauarbeiten

■ Umfangreiche Brückenbauarbeiten schränken in den nächsten Jahren den Schweriner Straßenbahnverkehr ein. Deshalb änderte die Nahverkehr Schwerin GmbH (NVS) per 16. März das Liniennetz. Durch die Erneuerung der Brücke über der Eisenbahnstrecke Schwerin – Hagenow in der Wittenburger Straße sperrte die NVS die darüber führende Straßenbahnstrecke am 13. März für etwa zwei Jahre. Während der Brückenarbeiten sanieren die von Stadt und NVS beauftragten Unternehmen gleichzeitig auch die Wittenburger Straße.

Bislang befuhren den Streckenabschnitt die Linien 2 und 4 im eingleisigen Richtungsverkehr stadteinwärts. Bis 2016 weichen die Züge der Linie 2



Duisburg/Düsseldorf: Dank finanzieller Hilfe des Verkehrsverbunds VRR kann die U79 wohl auch künftig durchfahren CHRISTIAN LÜCKER



Hannover: Endlich im Fahrgasteinsatz ist der TW3000, hier der Zug 3018 + 3019 am 22. März 2015 auf Linie 7 JÜRGEN HÖRSTEL



■ **Dortmund: Der seit einigen Jahren an der Kampstraße aufgestellte GT8 Nr. 13 wird auch weiterhin als Caféwagen in der Dortmunder Innenstadt stehen. Der Standplatz des GT8 verlagert sich 2015 allerdings um etwa 100 Meter in Richtung Reinoldikirche, um die Umbauarbeiten im Bereich der ehemaligen Haltestelle Kampstraße zu ermöglichen. Am neuen Standort wird es im Café „Linie 403" auch künftig Kulinarisches mit Tram-Atmosphäre geben** CHRISTIAN LÜCKER

zwischen Platz der Freiheit und Marienplatz nun auf die parallel führende und ebenfalls eingleisige Strecke in der Franz-Mehring-Straße aus, die im Regelbetrieb sonst nur stadtauswärts fahrenden Straßenbahnen vorbehalten ist. Während die NVS die Haltestelle am Platz der Freiheit vor den Gleiswechsel verlegte, erhielt die Haltestelle Stadthaus für die Dauer des Baus in Fahrtrichtung Marienplatz einen temporären Bahnsteig.

Die Linie 4 von Neu Pampow wendet aufgrund der Bauarbeiten seit 16. März nicht mehr über Franz-Mehring-Straße, Platz der Freiheit und Wittenburger Straße, sondern fährt während des gesamten Zeitraumes bis zum nördlichen Streckenende der SL1 zur Station Kliniken. Am Wochenende vor der am 13. März eingerichteten Sperrung erneuerte die NVS die stark abgefahrenen Gleise im Bogen Bahnhof/Franz-Mehring-Straße, die durch den Umleitungsverkehr zusätzlich belastet werden. JEP

Freiburg

CAF-Premiere in Deutschland

■ In diesem Frühjahr treffen die ersten sechs Stadtbahnfahrzeuge vom Typ Urbos 100 in Deutschland ein. Die Freiburger Verkehrs AG (VAG) hatte 2013 insgesamt zwölf dieser Niederflurgelenkwagen beim spanischen Hersteller CAF bestellt, die zweite Charge erwartet die VAG im zweiten Quartal 2017.

Für die zwölf Urbos 100 sind in Freiburg die Betriebsnummern 301 bis



Schwerin: Durch die enge Franz-Mehring-Straße fährt die Straßenbahn aktuell baustellenbedingt in beide Richtungen JENS PERBANDT



Bochum: Die Tage der NF6D (rechts) sind gezählt, von 2016 bis 2020 sollen sie schrittweise ersetzt werden CHRISTIAN LÜCKER



Chemnitz: Die letzte Reise zum Verwerter nach Espenhain trat T3D-M 498 zusammen mit 18 weiteren Tatrawagen Mitte März an STEFFEN KUSS



Freiburg: Die VAG hat ihre neuen Urbos 100 im März vorgestellt. Ab Sommer dieses Jahres ist der Linieneinsatz der neuen Wagen geplant DIETMAR GEMANDER

312 vorgesehen. Laut VAG ist mit dem ersten Linieneinsatz Mitte dieses Jahres zu rechnen.

Die bestellten Stadtbahnwagen benötigt der Verkehrsbetrieb für die laufende Netzerweiterung und die Modernisierung des Wagenparks. So ist die Ablösung der letzten sechs noch ausschließlich hochflurigen GT8-K Typ Freiburg bis 2017 vorgesehen. Über den Kaufpreis einschließlich Service und Ersatzteile teilte die VAG lediglich mit, dass dieser unter 40 Millionen Euro liege.

Der Urbos 100 ist zu 100 Prozent niederflurig. Der siebenteilige Zweirichtungstriebwagen mit knapp 42 Metern Länge rollt auf vier Drehgestellen, drei davon sind angetrieben; die Gesamtleistung liegt bei 720 Kilowatt. Pro Seite gibt es fünf Doppeltüren und eine Einzeltür. Das Fassungsvermögen der mit 66 Sitzplätzen und sechs Klappsitzen versehenen Wagen gibt der Hersteller mit 241 Fahrgästen an. Für nicht barrierefreie Haltestellen verfügt der Urbos über Klapprampen, Fahrgäste können via Sprechstelle an den Türen mit dem Fahrer Kontakt aufnehmen. Der Fahrgastraum ist klimatisiert und im Winter mit Zusatzgeräten beheizbar. FBT

Bochum

200 Millionen Euro für neue Fahrzeuge

■ Die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (Bogestra) investiert rund 200 Millionen Euro in neue Straßen- und Stadtbahnwagen. Das beschloss der Aufsichtsrat Anfang März in einer Sondersitzung. Für den Straßenbahnbereich sind 42 neue Wagen mit einer Option auf acht weitere Fahrzeuge vorgesehen. Sie sollen die 42 Niederflurwagen des Typs NF6D der Baujahre 1992 bis 1994 komplett ersetzen. Mit dieser Baureihe gab es in den vergangenen Jahren immer wieder Probleme. Aktuell macht der Anriss an einer Achse eines Einzelradfahrwerks tägliche Kontrollen und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde bei den Wagen nötig. Die Sanierung aller Fahrwerke bei einer Spezialfirma wird Jahre dauern und ist teuer – pro Wagen fallen rund 35.000 Euro reine Sanierungskosten an. Die Geschwindigkeitsbegrenzung und der Sonderfahrplan bleiben erst einmal bestehen (siehe SM 4/2015, Seiten 28 bis 33). Vor diesem Hintergrund hat die Bogestra ihre Neukaufabsichten deutlich beschleunigt. Nach erfolgreicher Ausschreibung soll die Auslieferung bereits im kom-

Naumburg: Lindnerwagen der „IIIe" steht vor der Fertigstellung

■ Der Verein Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena startete 2009 die Aufarbeitung des Lindner-Triebwagens 17 von 1928, nun steht die Vollendung des Fahrzeugs bevor. Dank zahlreicher Spenden erhielten in den vergangenen Jahren Wagenkasten, Dach, Fenster, Türen sowie das Fahrgestell eine Aufarbeitung bei der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH (GVB). Die Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt GmbH (Nasa) förderte diese Arbeiten ebenfalls. Durch die im Oktober 2014 angemeldete Insolvenz der Stadtwerke Gera, zu denen auch der GVB zählt, blieb der Triebwagen dort unvollendet. Der „Lindner" gelangte deshalb im Dezember 2014 zur Komplettierung in die Werkstatt der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft. Die noch offenen Arbeiten an der Inneneinrichtung führen Vereinsmitglieder gemeinsam mit einem Tischlerbetrieb durch. Der Abschluss der Arbeiten ist für April geplant, anschließend möchte der Verein – 34 Jahre nach dem Ausscheiden des Wagens aus dem Liniendienst – die Wiederinbetriebnahme in Naumburg gebührend feiern. MSP



Blick auf den fast fertiggestellten Tw 17, hier in der Werkstatt in Jena. Im späten Frühjahr 2015 ist seine Wiederinbetriebnahme geplant MIKE EWALD

menden Jahr beginnen und sich bis 2020 strecken.

Für den Stadtbahnbereich hat die Bogestra zusätzlich die Modernisierung ihrer 25 Stadtbahnwagen beschlossen. Zwischen 2023 und 2027 sollen die 1988 und 1993 gelieferten B-Wagen mit neuer Technik ausgestattet werden. Um dies zu ermöglichen, wird der Wagenpark bis dahin um sechs Neufahrzeuge aufgestockt. CLU

Chemnitz

Tatras verschrottet

■ Am 16. und 17. März brachte das Speditionsunternehmen Gruber Logistics insgesamt 19 bereits seit längerer Zeit abgestellte Tatrawagen von Chemnitz per Straßentransport zur Verschrottung ins 60 Kilometer entfernte Espenhain. Ein Schwerlastkran hob die Wagen im Betriebshof Adelsberg auf bereitstehende Lkw-Transporter. Die Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) hatte die T3D-M Nr. 497 bis 504, 510, 511, 518 und 520 sowie die sieben B3D-M Nr. 752, 756, 757 und 759 bis 762 bereits zwischen 2004 und 2012 außer Betrieb genommen. Seither standen die Wagen geschützt hinterstellt, verschiedene Bauteile demontierten die Werkstattmitarbeiter zur Ersatzteilgewinnung.

Als letzter B3D-M ist nach der Verschrottungsaktion nur Bw 758 noch ohne Einsatzfristen in Chemnitz vorhanden. Von den modernisierten Triebwagen verbleiben zunächst 24 Stück bei der CVAG, darunter vier T3D-M, die Heck an Heck gekuppelt als Wendezug nutzbar sind. Die Planungen sehen vor, dass bis Ende 2015 die ersten vom Verkehrsverbund Mittelsachsen für die nächste Stufe des „Chemnitzer Modells" georderten Citylink von Vossloh eintreffen. Dazu finden aktuell Anpassungsarbeiten im Betriebshof Adelsberg statt. MSP

Industrie

Alstom

In Brasilien werden erste Citadis gebaut

■ Nach rund einjähriger Bauzeit hat der französische Energie- und Transportkonzern Alstom im März in seiner neuen Fabrik in Taubaté/Sao Paulo die Straßenbahnfertigung aufgenommen. Von diesem Werk in Brasilien, in dem Alstom Fahrzeuge vom Typ Citadis montiert, möchte der Hersteller zukünftig die Märkte in Südamerika bedienen.

Zunächst entstehen dort 32 Fahrzeuge für den fahrleitungslosen Betrieb in Rio de Janeiro. Jeden Monat stellen die Mitarbeiter sieben bis acht Triebwagen fertig, dafür entstanden 150 neue Arbeitsplätze. Die Auslieferung der ersten Fahrzeuge wird noch 2015 beginnen. Mitte 2016, pünktlich zur Sommer-Olympiade, sollen alle 32 Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Auf dem 16.000 Quadratmeter großen Fertigungsgelände befindet sich auch eine moderne Beregnungsanlage, mit der die Dichtheit der Fahrzeuge geprüft wird, was angesichts häufiger tropischer Regenschauer in dieser Region sinnvoll ist. JEP



Bombardier: So werden die neuen Wagen für Köln voraussichtlich aussehen, die ab 2020 die dortigen B-Wagen ersetzen sollen BOMBARDIER TRANSPORTATION

Bombardier

Neue Stadtbahnwagen für Düsseldorf und Köln

■ Der Bahntechnikhersteller Bombardier Transportation gewann die gemeinsame Ausschreibung der Düsseldorfer Rheinbahn AG und der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB). Im Ergebnis hat Bombardier Transportation mit der Düsseldorfer Rheinbahn AG und der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) je einen Vertrag unterzeichnet, insgesamt 62 Flexity-Stadtbahnwagen zu liefern. Die Vereinbarung mit der KVB über 20 Fahrzeuge hat einen Auftragswert von rund 64 Millionen Euro. Der Vertrag mit der Rheinbahn AG über 42 Fahrzeuge und einer Option für 16 zusätzliche Stadtbahnwagen hat hingegen einen Auftragswert von rund 127 Millionen Euro.

Die Fahrzeuge für Düsseldorf und Köln ersetzen die bestehende Flotte der GT8SU sowie Stadtbahnwagen B und werden an Bombardier-Standorten in Deutschland gefertigt. Die Fahrzeuge für Düsseldorf werden zwischen 2017 und 2020 geliefert, daran anschließend die Wagen für Köln in den Jahren 2020/21. Die Flexity-Stadtbahnen, die ab 2018 in den Fahrgastbetrieb gehen, sind 28 Meter lang und verfügen über großzügige Mehrzweckbereiche. Bisher hat Bombardier bereits mehr als 550 Flexity-Stadtbahnen dieses Bauart verkauft – unter anderem nach Frankfurt am Main, Köln, Bursa und Manchester. PM

Bombardier

Design für neue U-Bahn Stockholm enthüllt

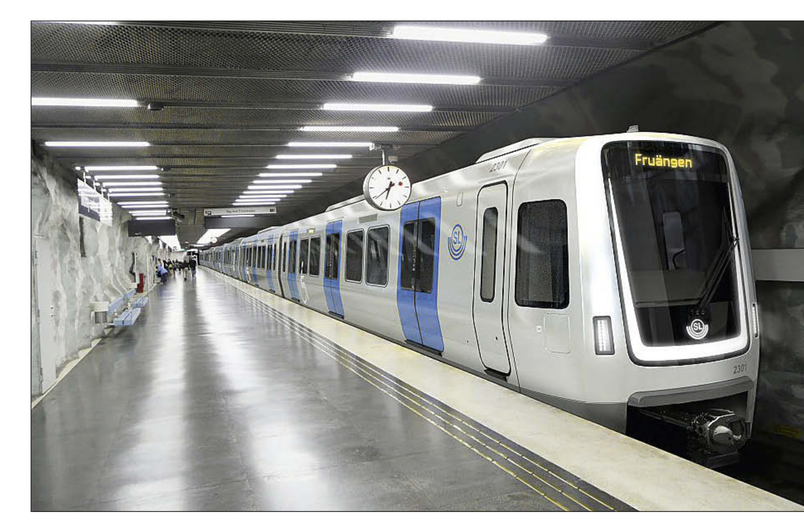
■ Bombardier Transportation und die Verkehrsbehörde Stockholm stellten auf der EurasiaRail 2015 Anfang März in Istanbul gemeinsam die neuen Movia-C30-U-Bahn-Wagen für die „rote" Linie der schwedischen Hauptstadt vor. Die C30 sollen die Beförderungskapazität der Stockholmer U-Bahn deutlich steigern. Gegenüber der ebenfalls von Bombardier entwickelten Vorgängergeneration verfügen die neuen U-Bahn-Wagen über sich beidseitig öffnende Türen für ein schnelleres Ein- und Aussteigen. Die Anzahl ausgewiesener „Prioritätszonen" für Personen mit eingeschränkter Mobilität haben die Ingenieure auf acht erhöht.

Bombardier Transportation hatte im Jahr 2013 sowohl den Zuschlag zur Lieferung von 96 Movia-U-Bahn-Wagen als auch eine Option auf den Bau von bis zu 80 weiteren Fahrzeugen erhalten. Die vierteiligen Züge besitzen beidseitig Führerstände sowie die Ausstattung für einen führerlosen Betrieb. Zudem entsprechen die klimatisierten C30 den Umweltnormen in Bezug auf Energieverbrauch und Materialien, diese sind zu 98 Prozent wiederverwertbar. PM

Škoda

Neue Metro-Garnituren für St. Petersburg

■ Das zu Škoda Transportation gehörende Unternehmen OOO Vagonmash gewann die Ausschreibung über acht sechsteilige Metrogarnituren für die St. Petersburger Metrolinie 3. Der Gesamtwert des Auftrags liegt bei rund



Bombardier: Anfang März präsentierte der Konzern mit der Verkehrsbehörde Stockholm auf der EurasiaRail 2015 das Design der neuen Stockholmer C30-U-Bahn-Wagen der Öffentlichkeit BOMBARDIER TRANSPORTATION



Škoda: Acht Garnituren erhält die St. Petersburger Metro von 2015 bis 2017 von OOO Vagonmash, das zu Škoda Transportation gehört ŠKODA TRANSPORTATION

3,8 Milliarden Rubel (59 Millionen Euro). Damit knüpft der Hersteller an die vorangegangene Lieferung von neun sechsteiligen Zügen des Typs NeVa an, die bereits in Dienst stehen.

Die neuen Metrozüge erfüllen alle Sicherheitsnormen und erhöhen den Komfort der Fahrgäste. Einer der größten Vorteile ist das deutlich niedrigere Gewicht im Vergleich zu den vorhandenen Garnituren aus rein russischer Produktion. Die Verkleidung des Wagenkastens besteht aus leichten Aluminium-Sandwichpanelen. Die Fahrzeuge ermöglichen, Energie beim Bremsvorgang zurückzugewinnen, womit sich der Energieverbrauch im Vergleich zu den bislang eingesetzten Garnituren um rund 30 Prozent verringert.

Die acht Garnituren werden von der OOO Vagonmash direkt in St. Petersburg gefertigt. Ein audiovisuelles Informationssystem ergänzt die Lautsprecherdurchsagen, das eingebaute Kamerasystem erhöht das Sicherheitsempfinden. Der erste Zug aus der neuen Bestellung liefert OOO Vagonmash gemäß des Vertrags noch 2015 an die Metro, zwei weitere Fahrzeuge im Jahr 2016 und die restlichen fünf Einheiten 2017. MSP

Ausland

China: Guangzhou

Neue Tram in Betrieb

■ In der südchinesischen Millionenstadt Guangzhou (Kanton) verkehrt Chinas neueste Straßenbahn – sie nahm am 31. Dezember 2014 den Fahrgastbetrieb auf. Die 7,7 Kilometer lange Strecke im Stadtteil Haizhu führt am Südufer des Perl-Flusses entlang und erschließt große Erholungs- und Vergnügungsgebiete, das ausgedehnte Messegelände und den im Jahr 2010 fertiggestellten, 600 Meter hohen Aussichtsturm „Canton Tower“. Die Strecke verfügt über elf Haltestellen und an den Endpunkten Canton Tower und Wanshengwei besteht Anschluss an das große U-Bahn-Netz der Stadt.

Um größeren Besucherströmen zum Messegelände gerecht zu werden, gibt es bei der Haltestelle „Canton Fair Complex Middle“ ein Abstellgleis und entsprechende Gleisverbindungen zum Wenden.

Derzeit verkehren die Bahnen im Normalfall täglich von 9 bis 17 Uhr in Intervallen von 13 Minuten, was angesichts des Freizeitcharakters der Linie ausreichend erscheint. Bei einem entsprechenden Anstieg der Fahrgastzahlen will der Betrieb aber auch dichtere Intervalle anbieten.

Der junge Straßenbahnbetrieb verfügt über sieben vierteilige Niederflurwagen des chinesischen Unternehmens CSR Zhuzhou mit einer elektrischen Ausrüstung von Siemens. Die Wagen sind 36,5 Meter lang, durchgehend barrierefrei mit einer Einstiegshöhe von 325 Millimetern und fassen 386 Fahrgäste. Die Fahrzeuge verfügen über sogenannte Superkondensatoren, die während der Aufenthalte in den Haltestellen über eine feste Fahrleitung aufgeladen werden. Außerhalb der Haltestellenbereiche gibt es keine Fahrleitung und die Wagen fahren ausschließlich mit der gespeicherten Energie. Diese würde nach Angaben des Herstellers für eine Fahrtstrecke von bis zu vier Kilometern Länge reichen, im konkreten Fall liegen die Haltestellen (und Speisepunkte) aber maximal einen Kilometer auseinander. Die Linie soll in den kommenden Jahren zu einer Rundlinie ausgebaut werden, die dann weite Teile des Stadtbezirkes Haizhu erschließt. WK

Philippinen: Manila

Verlängerung der Stadtbahnlinie 2

■ Die Behörde für Transport und Kommunikation (DOTC) der Region Manila vergab Anfang des Jahres 2015 den Auftrag zum Bau einer Verlängerung der Light Rail Linie 2 von Santalan (Pasing City) nach Masinag (Cainta). Neun Bieter hatten sich für die Arbeiten an der 4,2 Kilometer langen Hochbahnstrecke entlang des Marcos Highway beworben. Die Kosten für den Bau der Strecke inklusive zweier Haltestellen betragen umgerechnet rund 190 Millionen Euro. Darüber hinaus plant DOTC in den kommenden Jahren Erweiterungen der LRT-1 bis Bacoor und Dasmariñas (Cavite).

Der Großraum Manila, in dem rund 17 Millionen Einwohner leben, besitzt drei mit Oberleitungsanlagen betriebene Hochbahnstrecken mit einer Gesamtlänge von derzeit 45 Kilometern. JEP

Australien: Melbourne

Freifahrt in der City

■ Seit Jahresbeginn profitieren die Fahrgäste der Straßenbahn in Melbourne von einer „Free Tram Zone“ im Stadtzentrum. Im größten Straßenbahnnetz der Welt können seither alle Streckenabschnitte innerhalb des „Central Business District“ (CBD) sowie der Docklands gratis benutzt werden. Der genannte Bereich wird von 22 der 25 vorhandenen Straßenbahnlinien bedient und die rund 70 Haltestellen sind entsprechend ausgeschildert. Spezielle Hinweistafeln sind auch an jenen Haltestellen angebracht, die an den Grenzen der „Free Tram Zone“ liegen, bei Erreichen dieser Haltestel-

Guangzhou: In der Nähe der Haltestelle Canton Tower East überquert Tw 005 des bisher jüngsten chinesischen Straßenbahnbetriebes am 6. März auf einer eigenen Brücke einen Seitenarm des Perl-Flusses



Melbourne: Treffen der Altwagen W6 Nr. 1000 und SW6 Nr. 925 am Endpunkt Waterfront City/Docklands am 16. Februar. Seit 2009 befährt die „City Circle Tram“ in beiden Fahrtrichtungen die 2005 eröffnete Strecke





Gmunden: Triebwagen 9 fährt am 19. März 2015 entlang der Bahnhofstraße zur bisherigen Endstation „Gmunden Bahnhof ÖBB", der Streckenabschnitt wird aufgegeben ROBERT SCHREMPF



Baselland Transport: Die BLT erhält derzeit eine zweite Serie Tangos von Stadler, hier Tw 171. Die Anlieferung in Basel erfolgt umweltschonend auf dem Schienenweg bis zur BVB-Bauwerkstätte DOMINIK MADÖRIN

len gibt es zudem akustische Hinweise in den Bahnen.

Die Grenzen der Freifahrt-Zone decken sich weitgehend mit der Route der „City Circle Tram", die seit ihrer Einführung im Jahre 1994 gratis benutzbar ist und seit 2009 in beiden Fahrtrichtungen auch eine Stichstrecke zur Waterfront City in den Docklands befährt.

Die als Linie 35 verkehrende „City Circle Tram" ist mittlerweile auch die einzige Linie, auf der die Altwagen vom Typ W zum Einsatz kommen. Die Inbetriebnahme von Bombardier-Niederflurwagen des Typs E hatte im Juli 2014 die Umstellung der Linie 78 (North Richmond – Balaclava) auf Vierachser der Bauarten Z und A zur Folge und seit Dezember 2014 sind auf der Werktags-Linie 30 (St. Vincent's Plaza – La Trobe Street – Etihad Stadium/Docklands) nur noch A-Wagen anzutreffen.

Aktuell befinden sich noch 13 Wagen vom Typ W verschiedener Unterbauarten im Einsatzbestand, von denen neun die rot/goldene „City Circle"-Lackierung besitzen. Der SW6 925 ist als „Art Tram" dekoriert und die erst kürzlich ausgebesserten W8 Nr. 946 und 959 präsentieren sich mit beige/grünem Neulack. Dieselbe Farbgebung trägt auch der W6 Nr. 992. Doch der Betreiber Yarra Trams legt offenbar wenig Wert auf eine ausreichende Verfügbarkeit der Altwagen, denn statt zehn Fahrzeugen (je fünf pro Fahrtrichtung im 12-Minuten-Intervall) waren von 16. bis zum 20. Februar beispielsweise nur maximal acht im Einsatz. WK

Österreich: Gmunden

Neue Endstation am Bahnhof Gmunden

■ Im vergangenen Juli begannen die ÖBB in Gmunden mit der Errichtung eines neuen Empfangsgebäudes, rund 100 Meter östlich des bisherigen Stationsgebäudes gelegen. Ab 15. Mai 2015 wird die Straßenbahn unmittelbar nach der Haltestelle Grüner Wald die Bahnhofstraße queren und an der in den neuen Wartebereich des Bahnhofs integrierten, zweigleisigen Endstation enden. Die Haltestelle Grüner Wald entfällt, die Strecke der Straßenbahn wird damit um etwa 150 Meter kürzer. ROS

Schweiz: Basel

Ankunft Tango II

■ Am 3. März 2015 lieferte die Stadler Rail AG den Ersten von 19 im Juni 2013 bestellten Tango-Trams an die Baselland Transport AG (BLT). Weitere Wagen folgen bis September 2016 monatlich. Insgesamt wird die BLT dann über 38 Tango-Trams verfügen, deren Einsatz vorwiegend auf den Linien 10 und 11 vorgesehen ist.

Die neuen Triebwagen gelangen umweltfreundlich per Bahn zur BLT, die Abladung findet an der Bauwerkstätte der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) statt. Die 19 Wagen der zweiten Serie erhalten die Nummern Be 6/10 171 bis 189 und sind grundsätzlich baugleich zur Vorgängerserie, weisen aber auch einige Neuerungen auf: Wegen neuer Normen zu Rauch- und Brandschutz sowie zur Crash-Festigkeit wählten die Ingenieure zum Teil andere Materialien und verstärkten die Frontpartie. Doppelbildschirme verbessern die Fahrgastinformation, ein zusätzliches Klimagerät sorgt für bessere Luftqualität im Heckteil. Vor der Ablieferung nimmt BLT die neuen Fahrzeuge im Inbetriebsetzungszentrum von Stadler Rail in Erlen ab. In Oberwil erfolgt anschließend die dynamische Inbetriebsetzung der Fahrzeuge. Diese dauert rund drei Wochen pro Wagen. Mit der Auslieferung der Tango II mustert BLT die Schindler-Fahrzeuge der Serie 100 aus. Die mehr als 40 Jahre alten Wagen gelangen dann – wie bereits die Düwag-Trams und -Beiwagen – zu den Belgrader Verkehrsbetrieben. DOM

Neuseeland: Christchurch

Nostalgietram verlängert

■ In Christchurch besteht seit Februar 1995 eine täglich verkehrende Nostalgie-Straßenbahn, die eingleisig angelegt ist und das Stadtzentrum – nur im Uhrzeigersinn fahrend – in Form eines Rechtecks erschließt. Das schwere Erdbeben vom 22. Februar 2011 zerstörte auch die Infrastruktur der Straßenbahn.

Im November 2013 kehrte die Straßenbahn schließlich auf einer Teilstrecke zurück und seit dem 10. November 2014 kann wieder der gesamte 2,5 Kilometer lange „City Loop" befahren werden.

Zum Zeitpunkt des Erdbebens war eine 1,4 Kilometer lange Neubaustrecke südlich des zentralen Cathredral Square weitgehend fertiggestellt, die nun am 12. Februar 2015 in Betrieb ging. Die wiederum eingleisig angelegte Strecke führt durch die Fußgängerzone in der Cashel Street und endet stumpf in der High Street. Hier wenden die Wagen und gelangen nach kurzer Fahrt zurück zum Cathedral Square. Die Neubaustrecke beschreibt wiederum einen „Loop", der allerdings gegen den Uhrzeigersinn befahren wird. Die Gesamtstrecke hat somit annähernd die Form einer „8" und die Haltestelle am Cathedral Square wird von den Wagen pro Runde zweimal bedient.

Die historischen Wagen aus Christchurch, Dunedin und Invercargill halten auf ihrem Weg durch die Stadt an 17 Haltestellen und bedienen zahlreiche Sehenswürdigkeiten. Die von Touristen sehr gut angenommene Attraktion ist täglich von 10 bis 17 Uhr (von September bis März zwischen 9 bis 18 Uhr) in Betrieb, wobei mit bis zu vier Kursen in Intervallen von zehn bis 15 Minuten gefahren wird.

Einsatzbereit sind sieben Zwei- und Vierachser, einschließlich eines Melbourner W2, der täglich von 19 bis 21.30 Uhr als Restaurant-Tram unterwegs ist. Abhängig von der Bautätigkeit im betreffenden Gebiet soll an den derzeitigen Endpunkt in der High Street eine Schleife in Form einer Häuserblockumfahrung anschließen. WK

Christchurch: Seit dem 12. Februar ist die Neubaustrecke zur High Street in Betrieb. Am 28. Februar wendet hier der 1922 für die Straßenbahn Christchurch gebaute Tw 178 WOLFGANG KAISER (3)





„Linien-Lasso" im Westen

Essen: Neues Netz für neue Bahnen ■ Die EVAG muss große Teile ihres Netzes umstrukturieren, um auf möglichst vielen Strecken künftig Niederflurwagen einsetzen zu können. 27 neue NF2 werden dafür sorgen, dass die Essener ab Juni auf fast allen Linien neuen Komfort geboten bekommen

In manchen Verkehrsbetrieben bricht schon fast Krisenstimmung aus, wenn außerplanmäßig einmal ein Hochflurfahrzeug im Liniendienst aushelfen muss. Die Fahrgäste sind schließlich Niederflurwagen gewohnt. Die Essener können darüber nur schmunzeln! Hochflurige M-Wagen sind hier zu jeder Tageszeit selbst am Wochenende so normal wie die Gleise unter den Straßenbahnwagen. Allerdings nicht mehr lange!

Auch in Essen geht es den Hochflurwagen langsam an den Kragen und sie bekommen mehr und mehr die Außenseiterrolle zugeteilt. Im Juni stellt die Essener Verkehrs AG (EVAG) ihr Liniennetz um, damit künftig auf möglichst vielen Linien Niederflurwagen verkehren können. Doch der Reihe nach – schauen wir uns erst einmal den Ist-Zustand an: Im Moment besteht das Essener Meterspurnetz aus den sieben Linien 101, 103, 104, 105, 106, 107 und 109. Dort im Einsatz sind 34 dreigliedrige Niederflurwagen von DWA/Adtranz der Reihe 1501 bis 1534, die in den Jahren 1999 bis 2001 nach Essen geliefert worden sind. Hinzu kommen etwa 50 M-Wagen der Baujahre 1979 bis 1992 und seit neuestem die NF2 von Bombardier Transportation, von denen Mitte März zehn im Linieneinsatz standen und 27 bestellt sind.

Südstrecke ist weiterhin Knackpunkt

Das Problem: Im bisherigen Liniennetz können die Niederflurwagen nicht überall fahren. Der Knackpunkt ist die Südstrecke

Essens Linien 101 und 106 werden im neuen und auf die besseren Einsatzmöglichkeiten von Niederflurwagen zugeschnittenen Netz zu einem „Linien-Lasso". Auf der kurzen 101 zwischen Borbeck und Hauptbahnhof fahren schon heute ab und zu Niederflurwagen – oder, wie in diesem Bild an der Helenenstraße, M-Wagen ohne Klappstufen

U11 GE-Buerer Straße – Messe West-Süd/Gruga
U17 Karlsplatz – Margarethenhöhe
U18 Berliner Platz – Mülheim Hbf
101 Borbeck, Germaniapl. – Helenenstr. – Essen Hbf – Rüttenscheid – Helenenstr.
103 Dellwig, Wertstraße – Hollestraße – Steele
104 Abzweig Aktienstraße – MH-Hauptfriedhof
105 Frintrop, Unterstraße – Rellinghausen, Finefraustraße
106 Helenenstr. – Rüttenscheid – Essen Hbf – Helenenstr. – Borbeck, Germaniapl.
107 (Bredeney –) Essen Hbf – Hanielstraße – Gelsenkirchen Hbf
108 Altenessen Bf – Bredeney
109 Frohnhausen, Breilsort – Steele

102 110 ⇨ Mülheim an der Ruhr
301 302 ⇨ Bochum/Gelsenkirchen

Stadtbahn (1.435 mm)
auf unabhängigem Bahnkörper (U-Bahn-Standard)
Stadtbahn auf besonderem Bahnkörper (nicht kreuzungsfrei)

Straßenbahn (1.000 mm)
unterirdisch (U-Strab mit Niedrigbahnsteigen)
auf besonderem oder straßenbündigem Bahnkörper

Stadtbahn-/Straßenbahn-Mischbetrieb (1.435/1.000 mm)

Andere Bahnstrecken (inkl. S-Bahn)

1 km

1) Rüttenscheider Markt (nur zeitweise)

2015 © Robert Schwandl

Ab Juni 2015 wird dieser Netzplan in Essen gültig sein. Die Straßenbahnlinien 101 und 106 bilden dabei ein „Linien-Lasso": Die Station Helenenstraße ist sowohl Unterwegshalt als auch Ziel- (Linie 101) bzw. Starthaltestelle (Linie 106). Im Prinzip handelt es sich bei dem Konstrukt auch nur um eine Linie, die aber je Fahrtrichtung mit zwei unterschiedlichen Liniennummern ausgestattet ist

GRAFIK: ROBERT SCHWANDL

nach Bredeney. Dorthin verkehren aktuell noch die Linien 101 und 107 und für die benötigt die EVAG zwingend hochflurige M-Wagen mit Klapptrittstufen, die sowohl im Straßenplanum als auch an den 90 Zentimeter hohen Bahnsteigen der normalspurigen Stadtbahn einen Fahrgastwechsel ermöglichen. Denn im Zuge der Südstrecke verkehren die Linien 101 und 107 zwischen Hauptbahnhof und Martinstraße für drei Stationen im Tunnel zusammen mit der U11; die nächste meterspurige Haltestelle, Florastraße, verfügt ebenfalls noch über Hochbahnsteige.

Niederflurwagen sind hier also tabu – und werden es auch künftig bleiben. Denn an der Situation in den Tunnelbahnhöfen ändert sich nichts. Die Bahnsteige können nicht kurzfristig teilweise abgesenkt werden, damit auch Niederflurwagen dort halten können. Die Pläne liegen für gut 15 Jahre auf Eis. Eher könnte es sein, dass in ferner Zukunft die U11 auf diesem Streckenast zur Meterspurlinie wird. Schließlich nutzt sie bis zu ihrer Endstelle an der Messe nur eine kurze Stichstrecke, die sich vergleichsweise einfach umspuren ließe. Dann könnten alle Bahnsteige abgesenkt werden und das System wäre auf diesem Abschnitt endlich vereinheitlicht. Ob es so kommt – ungewiss. Und falls ja, vergeht bis dahin viel Zeit.

Deshalb muss die EVAG jetzt handeln und strickt ihr Liniennetz wie folgt um: Die Linie 101 wird ab Juni von der Südstrecke genommen und verkehrt vom Germaniaplatz in Borbeck kommend wie gewohnt über Bergeborbeck zur Helenenstraße. Von dort aus fährt sie im Uhrzeigersinn eine riesige Schleife über Essen Hauptbahnhof und Rüttenscheid wieder zur Helenenstraße.

Das „Linien-Lasso" 101/106

Zwischen Hauptbahnhof und Helenenstraße ersetzt sie damit in dieser Fahrtrichtung die bisherige Linie 106. Diese wird im neuen Liniennetz an der Helenenstraße starten und die entgegengesetzte Schleife der Linie 101 fahren, also entgegen dem Uhrzeigersinn über Rüttenscheid



Auch an der neuen Thyssen-Verwaltung in Essen kommen planmäßig bald keine M-Wagen mehr vorbei. Nur noch als E-Wagen oder beim Ausfall von Niederflurwagen sollen sie sich hier ab der Netzumstellung im Juni 2015 blicken lassen ALLE FOTOS DIESES BEITRAGS: CHRISTIAN LÜCKER



Der Knackpunkt im Essener Tramnetz bleibt die Südstrecke nach Bredeney. Hier werden wegen der Hochbahnsteige im Tunnel noch gut 15 Jahre lang hochflurige M-Wagen mit Klapptrittstufen fahren, künftig aber auf der Linie 108 und nur noch den Verstärker-Kursen der 107

NF2 bekommen Namen

Die EVAG lässt alle 27 neue NF2 nach und nach taufen und gibt ihnen dabei als Zeichen der Verbundenheit Namen von verschiedenen Essener Stadtteilen. Bis Mitte März waren folgende Namen vergeben:

Tw 1604	Essen-Steele
Tw 1606	Essen-Huttrop
Tw 1607	Stadt Essen
Tw 1608	Essen-Altendorf
Tw 1609	Essen-Rüttenscheid

zum Hauptbahnhof, von dort zur Helenenstraße und dann nach Borbeck. Sie stellt also nichts weiter als die „Rückfahrt“ der Linie 101 dar. Die Linien 101/106 bilden damit ein „Lasso“ und können mit Niederflurwagen bestückt werden. Für die Linie 107 ist im Normalverkehr künftig am Essener Hauptbahnhof Schluss, also vor Beginn der Südstrecke. So kann diese Linie bis Gelsenkirchen Hauptbahnhof ebenfalls mit Niederflurwagen bestückt werden. Davon ausgenommen sind die Verstärkerfahrten im Berufsverkehr. Sie werden weiterhin in Bredeney starten und die Südstrecke nutzen, die Verstärkerfahrten enden aber wie heute auch schon am Abzweig Katernberg.

Neue Linie 108 nach Bredeney

Auf diesen Kursen werden auch weiterhin M-Wagen mit Klapptrittstufen nötig sein. Damit dreht die EVAG den Spieß praktisch um. Denn bisher verkehren die Zusatzfahrten auf der 107 zwischen Katernberg und Hauptbahnhof, also nicht über die Südstrecke bis Bredeney, weshalb ironischerweise auf den Zusatzfahrten Niederflurwagen verkehren können.

Bleibt die Frage: Welche Linie fährt künftig ganztägig über die Südstrecke? Dafür führt die EVAG die neue Linie 108 ein! Sie pendelt ab Juni zwischen Bredeney und Altenessen Bahnhof und übernimmt damit den Ast nach Altenessen von der Linie 106. Der Vorteil: Der Abschnitt zwischen der City und Altenessen ist vergleichsweise kurz und damit auch die Strecke, auf der Hochflurwagen fahren müssen, nur wenige Haltestellen werden alleine von der 108 bedient und sind damit nicht barrierefrei erreichbar.

Mit diesen Eingriffen ins Netz schafft es die EVAG also künftig, grundsätzlich auf allen Linien Niederflurkomfort anzubieten, ausgenommen die Linie 108, die Zusatzfahrten der 107 und der 104, die gemeinsam mit Mülheim betrieben wird. Hier halten die Niederflurwagen aber auch bald Einzug – Mülheim bekommt ab diesem Jahr 15 baugleiche NF2. Nach Ablieferung der letzten NF2 in Essen, stehen der EVAG insgesamt 61 Niederflurwagen zur Verfügung, es verbleiben außerdem die meisten M-Wagen mit Klapptrittstufen für die Südstrecke.

M-Wagen weiterhin im Einsatz

Als Reserve für die Niederflurlinien dienen zusätzlich die jüngsten M-Wagen 1401 bis 1415, die erst Anfang der 1990er-Jahre in Essen eingetroffen waren. Sie sollen künftig beispielsweise auf Verstärkerkursen der Linie 105 eingesetzt werden.

Nicht so gut sieht es für die ältesten M-Wagen der Reihe 1101 bis 1116 ohne Klapptrittstufen aus: Sobald die NF2 alle zuverlässig ihre Runden drehen, werden sie größtenteils ausgemustert und ausgeschlachtet. Nur einige wenige der 1100er-Wagen will die EVAG für Reservezwecke erhalten und sie mit den gewonnenen Ersatzteilen am „Leben“ halten. CHRISTIAN LÜCKER

Von der Endstelle Oberdümpten starten die M-Wagen der Linie 102 zur Fahrt nach Uhlenhorst, hier Tw 290 am 28. Mai 2013 CHRISTIAN LÜCKER

Nächster Halt:

Oberdümpten



Oberdümpten – streng genommen hält die Straßenbahnlinie 102 hier an einem Ort, den es offiziell gar nicht gibt. Denn Oberdümpten ist nicht der Name einer alten Kneipe, er leitet sich auch nicht von einem alteingesessenen Gutshof ab. Genauso wenig findet man den Namen im Stadtplan oder Navi. Und selbst ein bekannter Onlinekartendienst spuckt als Suchergebnis nur „Stadtbahnhaltestelle“ aus und macht aus der Linie 102, die hier auf zwei Stumpfgleisen neben einer kleinen Seitenstraße endet, mehr als sie eigentlich ist.

Wie kommt diese Haltestelle dann aber zu ihrem Namen? Ein Blick in den Mülheimer Stadtplan verrät: In Mülheim gibt es einen Stadtteil namens Dümpten, ein uralter Begriff, der soviel bedeutet wie „mit Dornen durchzogene Heide“. Das hat sicher kaum ein Mülheimer mehr auf dem Schirm. Woran sich die älteren Einwohner aber vielleicht noch erinnern ist, dass sich Dümpten in den vergangenen 100 Jahren deutlich vergrößert hat, nämlich auf eine neben Dümpten gelegene Anhöhe. Schon um das Jahr 1800 herum waren dort Bauernhöfe angesiedelt – bezeichnet als Oberdümpten. Die Mülheimer nutzen diesen Namen bis heute.

„Oberdümpten ist offiziell tatsächlich kein eigener Stadtteil. Aber die Mülheimer wissen halt, worum es geht“, heißt es platt von der Stadt Mülheim auf Nachfrage. Mitte des vergangenen Jahrhunderts hat die Stadt die Straßenbahn Richtung Oberdümpten verlängert. Spannend ist, dass sie in diesem relativ kleinen Ortsteil schon drei verschiedene Endstellen hatte. Zuerst war an der Haltestelle Talstraße Schluss, später um ein Gleisdreieck ergänzt. In den 1980er-Jahren ging es schließlich durch die schmale Straße Denkhauser Höfe eine Haltestelle weiter bis zur Möllhofstraße. Dort wendeten die damals noch neuen M-Wagen auf einem einzelnen Gleisbogen im leichten Gefälle direkt vor einem Mehrfamilienhaus. Eigentlich sollte diese Endstelle nur provisorisch sein und die 102 um eine weitere Haltestelle zum Wenderfeld verlängert werden. Stattdessen ließ die MVG die Strecke um die Jahrtausendwende mit einem Rechtsbogen in die Borbecker Straße verschwenken, wo die Linie 102 seitdem neben einer Schule endet.

Aktuell steuern die M-Wagen im Normalfall alle zehn Minuten die seinerzeit auf Oberdümpten umgetaufte Haltestelle an. Skurril ist übrigens, dass es zwei Halte vorher die Haltestelle Dümpten Friedhof gibt. Streng genommen müsste sie Oberdümpten Friedhof heißen ... CHRISTIAN LÜCKER

„Inseln der Glück

Straßenbahn-Museumsbetriebe in Deutschland ■ Am Schönberger Strand, in Wehmingen, Wuppertal und Dortmund haben sich Straßenbahnfreunde ihre eigene heile Welt geschaffen. Doch um den ehrenamtlichen Trambetrieb mit historischen Fahrzeugen gewährleisten zu können, gilt es hart zuzupacken



seligkeit“



Der von der Bogestra stammende GT6 Nr. 275 gehört in seiner historischen Lackierung zu den vom Verein „Bergische Museumsbahnen e.V.“ in Wuppertal eingesetzten Fahrzeugen, hier am 9. Juni 2014 MICHAEL BEITELSMANN

Einfacher wird es in Zukunft auf keinen Fall“, resümiert Michael Schumann. Doch der Vorsitzende des Vereins „Bergische Museumsbahnen e.V.“ (BMB) kann auch voller Stolz stattliche Zahlen präsentieren: Pro Jahr kommen etwa 25.000 bis 30.000 Besucher zum Betriebshof der Museumsstraßenbahn an der Kohlfurther Brücke 57 in Wuppertal. Etwa die Hälfte davon steigt an den Betriebstagen in einen der betriebsfähigen Triebwagen und taucht damit in die Vergangenheit des Trambetriebes ein. Auf der Fahrt nach Greuel (Cronenberg) überqueren die liebevoll restaurierten Fahrzeuge einen für Straßenbahnbetriebe ungewöhnlich hohen Damm mit einer Brücke, um den Fahrgast danach in einem herrlichen Waldstück die Zeit völlig vergessen zu lassen. Das Quietschen der meist zweiachsigen Fahrzeuge ersetzt dort das Hupen genervter Autofahrer – die Funktion spröder Fahrscheinautomaten übernehmen Vereinsmitglieder in alten Schaffneruniformen.

Perfekte Illusion

Bei den BMB in Wuppertal, aber auch am idyllischen Schönberger Strand, am Bahnhof Mooskamp sowie auf dem Gelände des Hannoverschen Straßenbahn-Museums e.V. in Sehnde-Wehmingen ist die Illusion perfekt. Hier fährt dem Fotografen nicht so schnell ein heutiges Straßenfahrzeug vor die historische Tram! Ebenso wenig sitzt den alten Zweiachsern der reguläre Fahrplan moderner Niederflurwagen im Nacken – auf diesen vier Strecken in Deutschland bestimmen die Mitglieder der betreffenden Vereine den Takt und das Tempo. Anders als bei so mancher Museumseisenbahn in Deutschland sind die Fahrgastzahlen bei diesen Straßenbahnen in den vergangenen Jahren auf einem konstant hohen Niveau geblieben. Und selbst die Anzahl der Aktivmitglieder ist überdurchschnittlich. Für Christoph Heuer vom Hannoverschen Straßenbahn-Museum handelt es sich deshalb im übertragenen Sinne um wahre „Inseln der Glückseligkeit“.

Am Anfang harte Aufbaujahre

Bis es soweit war, hieß es für die ehrenamtlich tätigen Straßenbahner jedoch an allen vier Standorten hart zupacken. Nachdem sich Nahverkehrsfreunde im Raum Wuppertal erstmals 1966 getroffen hatten, gründeten sie 1969 den Bergischen Museumsbahnen e.V. Doch es sollte bis 1992 dauern, ehe sie von der Kohlfurther Brücke zur ersten öffentlichen Fahrt aufbrachen. Bis dahin galt es viele Probleme zu meistern und die rechtlichen und technischen Grundlagen für den musealen Straßenbahnbetrieb in Vereinshand zu schaffen. Die im Raum Hannover aktiven Straßenbahnfreunde hatten 1986 den Konkurs des in den 1970er-Jahren gegründeten „Deutsches Straßenbahn-Museum Hanno-



OBEN Die Fahrzeugvielfalt des Hannoverschen Straßenbahn-Museums in Wehmingen ist beeindruckend. Im Vordergrund steht hier der betriebsfähige Tw 181 aus Hannover MICHAEL KOCHEMS

LINKS Auch das gehört zum Alltag bei einer Museumsstraßenbahn: Mitglieder reinigen historische Wagen. Putzkolonnen wie bei ÖPNV-Betrieben gibt es hier nicht … CHRISTOPH HEUER

Sonderveranstaltungstipps vom HSM

Im Hannoverschen Straßenbahn-Museum in Sehnde-Wehmingen finden in diesem Jahr zwei für Straßenbahnfreunde ganz besonders attraktive Veranstaltungen statt.

Am Wochenende 30./31. Mai lädt der Verein ein unter dem Motto „Die großen kleinen Modell-Straßenbahnen". Dann zeigen zusätzlich zum regulären Fahrbetrieb auch Modelltram-Freunde aus mehreren deutschen Bundesländern auf 140 Metern Gleislänge und zwei Betriebshöfen zahlreiche Modelle in LGB-Größe. Auf einer Modulanlage von etwa 210 Quadratmeter Größe sind Fahrzeuge im Maßstab 1:22,5 unter anderem aus Hannover, Bielefeld, Wuppertal, Erfurt, Leipzig, Duisburg, Krefeld und Berlin zu sehen. Interessenten können gerne ihre Eigenbauten mitbringen und auf der Anlage vorführen.

Am Sonntag, den 21. Juni, lädt das HSM unter dem Motto „150 Jahre Straßenbahnen in Deutschland" nach Wehmingen ein. Die Eröffnung der Straßenbahn zwischen Berlin und Charlottenburg im Jahr 1865 feiert das HSM unter anderem mit einer Sonderausstellung zur Geschichte der Straßenbahn. Das genaue Programm ist momentan noch in der Planungsphase und wird nach Fertigstellung im Internet veröffentlicht.

Hannoversches Straßenbahn-Museum e.V.
Hohenfelser Straße 16
31319 Sehnde

Museumsgelände:
Hohenfelser Straße 16
31319 Sehnde-Wehmingen

Tel. (05 11) 6 46 33 12
(außerhalb der Öffnungszeiten)
Tel. (05 13 8) 45 75
(während der Öffnungszeiten)
Fax (05 13 8) 60 55 96

www.tram-museum.de

ver e.V." zu verkraften. Einige Mitglieder gaben jedoch nicht auf und fanden sich 1987 im Hannoversches Straßenbahn-Museum e.V. wieder zusammen. Dieser Verein übernahm im Sehnder Ortsteil Wehmingen südöstlich von Hannover das Gelände eines ehemaligen Kalibergwerks und des Bundeswehrstandortes Hohenfels. Das Areal bietet zum Erhalt eines Drittels der mehr als 300 bis zum Konkurs zusammengetragenen Straßenbahnwagen gute Voraussetzungen und Präsentationsmöglichkeiten.

Seit 1979 in einem Verein zusammengeschlossene Straßenbahnfreunde aus dem Raum Dortmund betrieben von 1981 bis 1998 auf dem Abschnitt von Büren nach Alme der westfälischen Almetalbahn südlich von Paderborn einen Touristikzugbetrieb. Dazu setzten sie auf der Trafostrecke alte Dortmunder Straßenbahnwagen im Generatorbetrieb ein. Anfang des Jahrtausends übernahm der Verein in Dortmund-Nette am Bahnhof Mooskamp die Werkstätte für Zechenloks der RAG. Dort entstand danach das Nahverkehrsmuseum Dortmund. Von hier aus befahren die Vereinsmitglieder seit 2006 an ausgesuchten Tagen im Jahr einen etwa 4,3 Kilometer langen Teil der ehemaligen Werkbahntrasse HHW 6141 zwischen Dortmund-Huckarde und Dort-

mund-Ellinghausen – da keine Fahrleitung vorhanden ist, erneut im Generatorbetrieb.

Unterstützung beim Ausbau des Museums und Fahrbetriebes erhalten der Verein und die als Eisenbahninfrastrukturunternehmen tätige Bahnhof Mooskamp gemeinnützige GmbH von der Agentur für Arbeit und der Stadt Dortmund, vom Regionalverband Ruhr in Essen sowie vielen Unternehmen und Institutionen in Dortmund. Mit dem Ziel, das Areal „Hansa-Revier-Huckarde“ im Dortmunder Nordwesten touristisch auszubauen, kooperieren Stiftungen, Verbände, Behörden und Vereine, um den Besuchern durch die Fahrt über die auf einem sieben Meter hohen Damm verlaufende Strecke eine Zeitreise durch das Ruhrgebiet der letzten 200 Jahre zu ermöglichen. Unterschiedliche Veranstaltungen mit breitgefächertem kulturellen Rahmen runden das Angebot am Mooskamp ab.

Fahrbetrieb meist im Sommerhalbjahr

Das Nahverkehrsmuseum Dortmund am Bahnhof Mooskamp kann jeden dritten Sonntag im Monat ganzjährig von 12 bis 17 Uhr besichtigt werden. Zwischen April und Oktober wird dieses Angebot ergänzt durch im benachbarten Industriedenkmal „Kokerei Hansa“ beginnende Kombiführungen. Dann finden auch Pendelfahrten mit der Straßenbahn statt.

Die Saison 2015 startet offiziell am 1. Mai mit dem Jubiläum „90 Jahre Busbetrieb in Dortmund“ und einem Familienfest mit buntem Programm und Live-Musik. Bei diesem wollen die knapp 30 Mitglieder des Betreibervereins, der sich immer noch „Westfälische Almetalbahn e.V.“ nennt, den in den vergangenen Jahren liebevoll restaurierten zweiachsigen Tw 173 in Betrieb nehmen. Er wurde 1918 von Westwaggon für die Dortmunder Straßenbahn gebaut, erfuhr aber in den 1970er-Jahren als erstes Fahrzeug eine Wiedergeburt als Triebfahrzeug nach BOA.

Zweiter Höhepunkt im Jahr 2015 ist am Bahnhof Mooskamp der „4. Netter Klassik-Treff“ – das für jedermann offene Oldtimertreffen am 25./26. Juli. Dann werden zahlreiche zu den historischen Tramwagen passende Straßenfahrzeuge erwartet. Wie am 1. Mai sorgen bei diesem Fest verschiedene Händler und Livemusik für Volksfeststimmung.

Auch in Sehnde-Wehmingen findet der Fahrbetrieb auf zwei Linien mit je ca. 1,2 Kilometer einfacher Strecke im Sommerhalbjahr statt. Von Anfang April bis Ende Oktober ist eine Auswahl der derzeit 15 betriebsfähigen Trieb- und acht Beiwagen dann unterwegs. Für den offiziell in Hamburg ansässigen Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. (VVM) dauert die Saison am Schönberger Strand von Ostern bis Oktober. An jedem Sonntag – in der Hauptsaison im Juli und August aber auch



Zu den beim HSM vorhandenen Wagen gehört der aus München stammende Maximumwagen 24. Er hat nicht nur einen geschützten, sondern auch einen idyllischen Stellplatz bekommen



Unkonserviert im Freien abgestellte Fahrzeuge leiden. Die Selfkantbahn will trotzdem den Borgward-Leichttriebwagen L.T. 4. der Sylter Inselbahn betriebsfähig aufarbeiten, der in Wehmingen der Nachwelt erhalten blieb. Er ist das letzte Exemplar dieser bemerkenswerten Bauart CHRISTIAN SOMMER (3)

mittwochs, donnerstags und samstags – stehen auf dem 1,2 Kilometer langen Rundkurs dann die historischen Straßenbahnwagen im Einsatz – mindestens im Anschluss an die ankommenden Museumseisenbahnzüge des VVM. Je nach Bedarf finden weitere Fahrten statt – und der besteht fast immer, so dass oft mehrere Straßenbahnzüge unterwegs sind.

Die Höhepunkte der BMB 2015

Die Fahrtage über das Pfingstwochenende sowie die Nikolausfahrten stellen für die BMB in Wuppertal traditionell die Höhepunkte des Jahres dar. Bei den Fahrten Anfang Dezember beförderte der Verein 2014 allein 700 Kinder. Sprösslinge bis zum Alter von zehn Jahren fahren bei den BMB übrigens gratis mit – „Wir unterbreiten unseren Gästen familienfreundliche Angebote“, begründet der Vorsitzende diese Entscheidung. Das ist in der Bevölkerung bekannt – die Museumstram ist das am zweithäufigsten besuchte Museum Wuppertals. Trotzdem braucht an den gut 80 Fahrtagen pro Jahr kein Gast mit Platzangst rechnen.

Seit 2012 vereint: Die historischen Fahrzeuge Dortmunds sind inzwischen alle am Betriebshof Mooskamp stationiert, hier die Wagenparade zur feierlichen Eröffnung der neuen Wagenhalle am 1. Mai 201 INGO STRUMBERG

Nachdem die Vereinsmitglieder im vorigen Jahr mehr als 1.000 Schwellen gewechselt und die Brücke am Schütt saniert haben, freuen sie sich auf den Saisonstart am 12. April ganz besonders. Reguläre Fahrtage finden bei den BMB jeweils am zweiten und vierten Sonntag im Monat bis einschließlich Oktober statt.

Eine große Vorfreude herrscht in Wuppertal aber auch, weil in diesem Jahr die betriebsfähige Aufarbeitung des zweiachsigen Bw 131 (ex Hagener Straßenbahn, Düwag 1956) abgeschlossen sein soll. Damit würde dem Verein der erste Beiwagen für den Betrieb zur Verfügung stehen. Die vor etwa vier Jahrzehnten begonnene Aufarbeitung des Tw 159 (ex Wuppertaler Stadtwerke AG, MAN 1925) wird hingegen noch ein, zwei Jahre dauern.

Bis dahin stehen dem Verein fünf betriebsfähige Triebwagen vor Ort zur Verfügung – der sechste vereinseigene Betriebswagen, Tw 96 (KSW, Fuchs 1948), ist an die Bogestra verliehen. Auf dem Vereinsgelände an der Kohlfurther Brücke können zwölf nicht betriebsfähige Fahrzeuge besichtigt werden, die sieben betriebsfähigen Arbeitsfahrzeuge treffen Besucher hingegen von Zeit zu Zeit auch auf der Strecke an. Sechs weitere in Vereinseigentum befindliche Fahrzeuge sind in externen Depots für die Öffentlichkeit unzugänglich hinterstellt.

Auf dem Dreischienengleis für 1.100 und 1.435 Millimeter am Schönberger Strand entstand diese Aufnahme des Hamburger Tw 3361 vom Typ V7/V7E HOLGER EBELING



Guter Zusammenhalt und Teamgeist

Anders als bei so manchem Eisenbahnverein loben die Mitglieder der vier deutschen Museumsstraßenbahnbetriebe den Zusammenhalt und das positive Gemeinschaftsgefühl in ihren Vereinen. „Bei uns herrscht ein sehr guter Teamgeist“, sagt Jens Petersmann vom Bahnhof Mooskamp. Jedermann sei willkommen – ganz egal, ob beruflich bei einem Straßenbahnbetrieb beschäftigt oder in einer anderen Branche aktiv. Nach einer Ausbildung und speziellen Prüfung dürfen alle daran Interessierten an die Fahrschalter der historischen Wagen. Das ziehe auch viele jüngere Straßenbahnfreunde an, so Petersmann.

Michael Schumann von den BMB weiß Ähnliches zu berichten. So sind in Wuppertal in manchen Fällen schon Vater und Sohn gemeinsam im Verein aktiv. Von den aktuell etwa 250 Mitgliedern der BMB fassen – verteilt über das Jahr – insgesamt 40 bis 50 bei den Arbeitseinsätzen und Fahrtagen mit zu – das ist deutlich über dem Bundesdurchschnitt von Straßenbahn- oder Eisenbahnvereinen. „Diese breite Basis ist für uns wichtig, damit wir unsere Ziele verwirklichen können“, so Schumann. Er ist seinen Mitgliedern dafür dankbar, dass sie seit Jahren kräftig mitziehen und auch in anstrengenden Phasen durchhalten – bzw. Dinge übernehmen, an die man beim Hobby „Museumsstraßenbahn“ nicht unbedingt sofort denkt. „Es müssen manchmal auch





Bahnhof Mooskamp im Sommer 2014: Die Infrastruktur verlangt permanente Wartung und Pflege, hier wird der Einbau der Weiche 103n für ein Abstellgleis am Betriebshof vorbereitet NICO REBBERT

Fahrzeuge des VVM am Schönberger Strand

Fahrzeug-Nummer	Hersteller	Baujahr	Typ	Herkunftsbetriebe
Tw 140, ex 351	Herbrand	1900	Ursprung AEG-Tw 6-fenstrig	Kiel
Tw 195, ex 249 (in HL)	Düwag	1951	Verbandstyp	Kiel, Lübeck
Tw 196, ex 242 (in HL)	Düwag	1951	Verbandstyp	Kiel, Lübeck
Tw 202	HAWA	1929	Stahlwagen	Hannover
Tw 241	Düwag	1957		Kiel
Tw 656, ex 1588, ex 2392, ex 2300	Falkenried	1894	B/N6/Z1P	Hamburg
Tw 2734, ex 2564, ex 2740	Falkenried	1926	N6/BaV/Z2/Z2u	Hamburg
Tw 2970, ex 3041, ex 3064	Falkenried	1937	V3	Hamburg
Tw 3006	Falkenried	1928	V2	Hamburg
Tw 3361, ex 3411	LHB	1957	V7/V7E	Hamburg
Tw 3487, ex 3490	Christoph & Unmack	1927	TM36	Berlin
Tw 3495, ex 3498	Christoph & Unmack	1927	TM36	Berlin
Tw 3644, ex 3044, ex 3106	Falkenried	1952	V6/V6E	Hamburg
Bw 64	Uerdingen	1939	–	Kiel
Bw 80, ex 253, ex 201, ex 53	Düwag	1949	Aufbauwagen	Kiel, Lübeck
Bw 93, ex 2517, ex 2900, ex 3931, ex 931	Franke + Pahl, Hamburg	1914/94	–	München
Bw 310, ex 523	Falkenried	1907	A1/A7/Z1B	Hamburg
Bw 540, ex 616	Falkenried	1907	A3/A4/Z1B	Hamburg
Bw 1010	HAWA	1929	Stahlwagen	Hannover
Bw 1306, ex 3506, ex 1206, ex 3522, ex 1905	Falkenried	1928	V2B	Hamburg
Bw 1786, ex 1020, ex 1079	HAWA	1926	AB/2ZB/2ZBu	Hamburg
Bw 1981, ex 1322, ex 1222	Uerdingen	1941	V5B	Hamburg
Bw 4391, ex 4441	Orenstein & Koppel	1957	V7/V7BE	Hamburg
Bw 4683, ex 4183, ex 1415	LHB	1952	V6/V6BE	Hamburg
ATw 4	Falkenried	1929	2x Rangiertriebwagen, Typ WII	Hamburg
Aw 252, ex L152, ex 1911, ex 1062	Falkenried	1944	Güterwagen	Hamburg
ATw 354, ex 160	Falkenried	1908	Kurvenschmierwagen	Kiel
Aw 1900, ex L97, ex 119, ex1012, ex 4983	Falkenried	1946	Kastenlore, KfB	Hamburg
ATw 3999, ex 2001, ex 2101	Falkenried	1956	V7 als Fahrschulwagen	Hamburg
Aw 4993, ex S46, ex 9, ex 1859, ex 1044,	Falkenried	1914	Salzbeiwagen	Hamburg

Die Pferdestraßenbahn Döbeln



Zum Aufbau des Wagens der Pferdebahn nutzte der Traditionsverein Döbelner Pferdebahn e.V. den Kasten eines in Keilbusch geborgenen Wagens der Meißner Straßenbahn
NORBERT KUSCHINSKI

Neben den vier in diesem Beitrag vorgestellten elektrischen Museumsstraßenbahnen gibt es in Deutschland die Pferdestraßenbahn Döbeln. Seit dem Jahr 2007 führt der Traditionsverein Döbelner Pferdebahn e.V. in der mittelsächsischen Stadt authentischen Pferdebahnbetrieb durch. Die etwa 750 Meter lange meterspurige Strecke führt vom Museum am Niederwerder 6 (in dem sich auch die Wagenhalle befindet) durch die Innenstadt bis zum Obermarkt.

Öffentliche Fahrten finden von Mai bis Oktober jeweils am ersten Sonnabend im Monat statt – im Jahre 2015 also am 2. Mai, 6. Juni, 4. Juli, 1. August, 5. September und 3. Oktober. Die Abfahrten erfolgen am Museum zwischen 10 und 17 Uhr mit einer Mittagspause von 12.30 bis 14 Uhr.

Im Museum können sich Besucher über die Geschichte der Pferdestraßenbahnen in Deutschland und darüber hinaus informieren. Es ist von Dienstag bis Freitag jeweils von 10 bis 17 Uhr sowie sonnabends bis 12.30 Uhr (an den genannten Fahrtagen aber bis 17 Uhr) geöffnet. Weitere Informationen gibt es unter: www.doebelner-pferdebahn.de.

Dinge gemacht werden, die weniger Spaß machen“, so Schumann.

Öffentlicher Fahrbetrieb große Verantwortung

Wer in Deutschland öffentlichen Fahrbetrieb anbieten möchte, der benötigt dafür eine Konzession. Die vier Museumsstraßenbahnbetriebe nutzen dafür ganz unterschiedliche rechtliche Grundlagen – so verkehren die Wagen vom Bahnhof Mooskamp gemäß der Betriebsordnung Anschlussbahnen Nordrhein-Westfalen, die Bergischen Museumsbahnen hingegen sogar nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab).

Wer in den Betriebsdienst möchte, muss bei allen vier Vereinen verschiedene Schulungen und regelmäßige Nachschulungen besuchen. Die Gleisanlagen und Betriebsfahrzeuge unterliegen der Kontrolle der betreffenden Aufsichtsbehörden – es darf keinem Fahrgast oder Besucher etwas passieren, gilt als Grundregel. Dazu müssen die Hobbystraßenbahner auch die Vorgaben der Berufsgenossenschaft



Auch vor dem Depot der Bergischen Museumsbahnen in Wuppertal an der Kohlfurter Brücke sind vielfältige Fahrzeuge anzutreffen – allerdings ausschließlich meterspurige! DIRK WITTMANN

Am Schönberger Strand geben sich der Tw 241 aus Kiel und Tw 202 aus Hannover auf den Mehrschienengleisen des VVM im August 2013 ein Stelldichein MICHAEL KOCHEMS

Bergische Museumsbahnen e.V. Wuppertal
Postfach 13 19 36
42349 Wuppertal

Betriebshof
Kohlfurther Brücke 57
42349 Wuppertal

Tel. (02 02) 47 02 51
Fax (02 02) 478 16 38
www.bmb-wuppertal.de

Nahverkehrsmuseum Dortmund Westfälische Almetalbahn e.V.
Bahnhof Mooskamp
Mooskamp 23
44359 Dortmund-Niedernette

Tel. (02 31) 39 56 417
Fax (02 31) 39 56 432
www.bahnhof-mooskamp.de

Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V.
Kollaustraße 177
22453 Hamburg

Tel. (040) 554 211 0
Fax (040) 554 211 11
www.vvm-museumsbahn.de

Adresse zur Anfahrt
Museumsstraßenbahn
Am Schierbek 1
24217 Schönberg (Holstein)

Telefon (04344) 2323
(an Betriebstagen)



Die Brücke am Schütt gehört zu den beliebten Fotomotiven der BMB, hier am 24. August 2014 mit Tw 105. Ende vorigen Jahres haben die Vereinsmitglieder das Bauwerk saniert MICHAEL BEITELSMANN

einhalten. Technisch gehört bei den vier Vereinen längst nicht nur die Unterhaltung von Gleisen und Fahrzeugen zum Aufgabengebiet, sondern auch die Sicherstellung der Stromversorgung. Darum kümmern sich die Straßenbahnfreunde jeweils in Eigenregie. Am Schönberger Strand betreibt der VVM dazu ein eigenes Gleichrichterwerk, welches einst als mobiles Unterwerk für die Straßenbahn in Magdeburg gebaut worden war.

Nachwuchs und Finanzen klassische Problemfelder?

In allen vier Vereinen sind bis heute sowohl noch Gründungsmitglieder als auch Neumitglieder aktiv. An letzteren mangelt es zur Freude der „alten Hasen" bisher nicht. Die passiven Mitglieder tragen mit ihrem Jahresbeitrag oder durch gezielte Spenden zur Verwirklichung der Vereinsziele und spezieller Projekte bei. Fördergelder sind bei allen vier Vereinen die Ausnahme. Der Vorsitzende der BMB berichtet, dass der Verein für dieses Jahr erstmals in seiner Geschichte einen Bundeszuschuss angekündigt bekommen habe. Grundlage dafür war die Anerkennung der Museumsstraßenbahn als „bundesweit bedeutsame Einrichtung". Die projektbezogene Auszahlung ist allerdings mit einem Eigenanteil verbunden, wie heute allgemein üblich, was aber für neu gegründete Vereine mit ehrgeizigen Zielen eine überaus bittere Wahrheit darstellt.

Die jeweiligen Projekte schreiten aber auch bei den etablierten Vereinen nur so schnell voran, wie Geld – und Arbeitskräfte – vorhanden sind. Doch die befragten Vertreter aller vier Straßenbahn-Museumsbetriebe zeigten sich mit der finanziellen Situation zufrieden.

Anstrengend sei der in Intervallen wiederkehrende bürokratische Aufwand, Jahr für Jahr gesellen sich schleichend mehr Formulare und zu erbringende Nachweise für den Betrieb dazu. „Das meinte ich anfangs damit, als ich sagte, es wird in Zukunft nicht einfacher", so Michael Schumann.



Das Nahverkehrsmuseum Dortmund am Bahnhof Mooskamp hat sich in den vergangenen Jahren gut etabliert, die Besucher genießen die Atmosphäre JENS PETERSMANN

Doch ans Resignieren denkt keiner der außerordentlich engagierten Vereine.

Große Ziele für die Zukunft

Der Traum der Mitglieder der Bergischen Museumsbahnen e.V. ist die Verlängerung ihrer Strecke von Greuel um 600 Meter weiter ins Zentrum des Wuppertaler Stadtteils Cronenberg. Wann es so weit sein wird, dazu lässt sich der Vereinsvorsitzende auf keine Spekulationen ein, zeigt sich aber optimistisch.

In Wehmingen rechnen die Mitglieder in diesem Jahr mit der Fertigstellung einer Nordschleife. Mit deren Einweihung – im Idealfall vielleicht schon in diesem Sommer – erweitert sich die Länge der befahrbaren Gleisanlage auf 3,4 Kilometer.

Im Fahrzeugsektor arbeiten die Vereinsmitglieder des HSM mit Hochdruck an der Fertigstellung des KSW 1072. Anders als in Unternehmen mit klar definierten Aufgabenbereichen lässt sich die Fertigstellung von derartigen Projekten bei Vereinen jedoch nur schwer planen. „Es kommt immer wieder einmal etwas dazwischen – an einem Tag muss rasch ein kaputtes Sitzpolster gewechselt werden, an einem anderen Wochenende plötzlich der Umformer eines anderen Wagens", berichtet Christoph Heuer aus dem Vereinsalltag des HSM. Dabei liegt der Arbeitsschwerpunkt in Sehnde-Wehmingen 2015 noch in der Infrastruktur. Nur dorthin, wo etwas rollt, kommen Besucher und damit Fahrgäste.

Übrigens: Straßenbahnfreunde sind bei den vier Museumsstraßenbahnen in Deutschland nicht nur als Gast, sondern auch als Mitarbeiter im Verein jederzeit herzlich willkommen! ANDRÉ MARKS

Museumsstraßenbahnen in Deutschland ohne ÖPNV

Vereinsname/Name Museumsstraßenbahn	Ort	Anzahl Mitglieder	Vereinsgründung	Mitgliedsbeitrag	Länge Fahrstrecke	Spurweite in mm	Betriebsordnung
Bergische Museumsbahnen e.V. (BMB) Bergische Museumsbahn	Wuppertal	250	1969	48,– Euro	3,2 km	1.000	BOStrab
Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. (VVM) Museumsbahnen Schönberger Strand	Schönberg (Holstein)	320	1968*	72,– Euro/ 60,– Euro**	1,2 km	1.100/ 1.435	Schausteller
Westfälische Almetalbahn e.V. (WAB) Nahverkehrsmuseum Dortmund	Dortmund-Nette	30	1979	72,– Euro	4,3 km	1.435	BOA NRW
Hannoversches Straßenbahn-Museum e.V. (HSM) Straßenbahnmuseum Sehnde-Wehmingen	Sehnde-Wehmingen	330	1987***	62,– Euro	2,4 km	1.000/ 1.435	BOA Niedersachsen

* Jahr des Zusammenschlusses der „Hamburger Verkehrsamateure" und des 1958 gegründeten Vereins „Kleinbahn-Verein Wohldorf e. V."
** Entweder monatlich 6,– Euro oder 60,– Euro zum Jahresanfang im Voraus
*** Neugründung aufgrund Insolvenz Deutsches Straßenbahn-Museum e.V.



Huckepack geht es für Tw 1027 nach Berlin, wo er von Rostschäden befreit werden soll. Das Spektakel ließ sich von der Straße aus gut beobachten

Notstand in Montanstadt

Fahrzeugengpass in Duisburg ■ Es ist der größte Fahrzeugausfall in der Geschichte der DVG: 16 von 45 Straßenbahnwagen sind nicht einsatzbereit. Die Fahrzeuge werden zur Sanierung in ganz Deutschland verteilt – während für sie in Duisburg vor allem Busse einspringen müssen

Genervte Gesichter – fast überall entlang der Straßenbahnlinie 901 in Duisburg. „Die kommt schon wieder nicht, ich krieg den Anschluss nicht“, schnaubt ein Fahrgast wütend in sein Handy. Solche Szenen sind Anfang 2015 Alltag in Duisburg. Die Duisburger VerkehrsGesellschaft (DVG) hat Wagenmangel – so extrem wie wohl noch nie in ihrer Geschichte. Von den 45 Straßenbahnwagen des Typs GT10NC-DU sind Mitte März ganze 16 Fahrzeuge nicht einsatzbereit. Dafür gibt es ganz unterschiedliche Ursachen. Das Hauptproblem lässt sich aber klar benennen: Rost! Der macht sich an den Unterböden der zwischen 1986 und 1993 gebauten Fahrzeuge breit.

Von der DVG heißt es gegenüber dem STRASSENBAHN MAGAZIN nüchtern: „Alle Bahnen werden derzeit näher untersucht. In Abstimmung mit einem externen Gutachter werden – wenn notwendig – Instandsetzungsarbeiten vorgenommen. Aus diesem Grund stehen zeitweise nicht alle Wagen für den Linienverkehr zur Verfügung.“

Anfang März blinkt infolgedessen entlang der Linie 901 in Duisburg hinter jeder zweiten angekündigten Fahrt das Wort „entfällt“ auf. Betroffen von den Ausfällen sind die Kurse, welche die DVG zu den Stoßzeiten normalerweise zur Verstärkung zwischen Laar, Scholtenhofstraße und Zoo/Uni pendeln lässt. Der 15-Minuten-Takt wird damit eigentlich auf einen 7,5-Minuten-Takt verdichtet. Anfang März übernehmen, soweit es geht, Busse die Aufgaben dieser Verstärkerkurse.

Busse und B-Wagen auf Linie 901

Damit ist es aber nicht getan. Das Problem: Busse können den Fahrplan unmöglich halten, weil sie sich in der City durch die Straßen schieben, die Straßenbahnen in der Innenstadt aber zügig durch den Tunnel rauschen. Und: Während die Fahrgäste beispielsweise am König-Heinrich-Platz weit unter der Fußgängerzone auf die Bahn warten, fährt irgendwo an der Oberfläche ein paar Straßen weiter der Schienenersatzverkehr vor – praktisch unbemerkt und kaum zu finden.

Auch die Variobahn wandert aus

Im Jahr 1996 lieferte die Firma Adtranz die Variobahn mit der Nummer 2000 als Prototyp nach Duisburg – jetzt verlässt der Straßenbahnwagen die Stadt für immer. Im April wird das Fahrzeug nach jahrelanger Abstellzeit an eine Firma in Schweden abgegeben, die die Variobahn künftig als Schulungs- und Ausstellungsraum nutzen will (siehe SM 2/2015, Seiten 54/55). Wegen der generell harten Winter in Nordeuropa hat sich der Abtransport bis in den Frühling verzögert. In den vergangenen Wochen ist der Tw 2000 gesäubert worden und sollte mittlerweile seinen Zielort erreicht haben.



Und Tschüss: Der schadhafte GT10NC-DU Nr. 1043 verließ am 23. März 2015 den Betriebshof Grunewald, um möglichst bald saniert und wieder einsatzfähig nach Duisburg zurückzukehren

Notstand macht erfinderisch: Auf dem Verstärkerkurs zwischen Zoo/Uni und König-Heinrich-Platz waren im März wegen der Abstellung von 16 GT10NC-DU Stadtbahnwagen B unterwegs – allerdings als U79 anstatt als 901 beschildert FOTOS, WENN NICHT ANDERS ANGEGEBEN: CHRISTIAN LÜCKER



901 Zoo/Uni entfällt
901 Mülheim Hbf 12 Min.
901 Zoo/Uni entfällt
901 Zoo/Uni 17 Min.

Bis zum 19. März dieses Jahres war das in Duisburg notgedrungenermaßen Standard: Die Verstärkerkurse der Linie 901 sind reihenweise ausgefallen und wurden zum Teil durch Busse ersetzt

„Was ist das denn für ne Bahn, fährt die zur Uni?“, fragt eine junge Frau am König-Heinrich-Platz über den Bahnsteig, obwohl das Fahrzeug fett mit „Zoo/Uni“ beschildert ist. Man kann ihre Verwirrung verstehen. Denn vor ihr steht nicht der gewohnte GT10NC-DU, sondern ein B80, der normalerweise auf der U79 verkehrt. Morgens ist der Uni-Verstärker regelmäßig mit diesem Wagentyp bestückt. Durch den extremen Wagenmangel kommen B-Wagen jetzt auch am Mittag auf die 901 zwischen König-Heinrich-Platz und Zoo/Uni. Für dieses kurze Stück sind die Fahrzeuge zugelassen, auf dem übrigen Straßenbahnnetz wären sie wegen ihrer Breite von 2,65 Meter und des zu geringen Gleismittenabstandes nicht freizügig einsetzbar. Und weil die B-Wagen „901“ nicht schildern können, fahren sie eben mit „U79“ in der Anzeige.

Notfahrplan auf unbestimmte Zeit

Das alles sorgt bei den ohnehin schon genervten Fahrgästen für Verwirrung. Die DVG hat deshalb mit einem Notfahrplan reagiert, um die Ärgernisse zumindest vorhersehbarer zu machen. Aber auch der Notfahrplan tut weh. Er bedeutet vor allem: Noch mehr Bus statt Bahn und planmäßige Ausfälle. Seit dem 19. März werden zwar nur noch einzelne Verstärkerfahrten der 901 zwischen Zoo und Laar mit Bussen bedient, dafür gibt es aber starke Einschnitte beim Straßenbahnverkehr in den Duisburger Norden: Straßenbahnen fahren auf der Linie 901 nur noch zwischen Mülheim und Laar, Scholtenhofstraße. Das übrige Drittel der Linie bis Obermarxloh haben Ersatzbusse übernommen.

Der Duisburger ist Leid gewohnt – diesen Zustand mussten die Fahrgäste schon im vergangenen Jahr für mehrere Monate durchmachen. Als der Bund bis Herbst 2014 die Autobahn 59 umfassend sanierte und sie deshalb gesperrt war, verstärkte die DVG in dieser Zeit die weitgehend parallel zur Autobahn verkehrende Straßenbahnlinie 903 auf einen 5-Minuten-Takt. Die dafür nötigen Fahrzeuge kamen von der Linie 901. Damals wie jetzt gilt: Die 901 fährt erst nach der Taktausdünnung ab 20 Uhr wieder bis Obermarxloh durch, auch am Wochenende kann die DVG wegen des geringeren Wagenauslaufs auf den Schienenersatzverkehr verzichten. Taktausdünnung ist diesmal auch auf der Linie 903 ein Thema: Am Morgen und am Mittag müssen zahlreiche Zusatzfahrten auf dieser stark nachgefragten Strecke ersatzlos entfallen. Und wie lange noch? Die Antwort lautet: „Unbestimmt!“

Wagen werden in ganz Deutschland saniert

Denn niemand kann bislang genau absehen, wann wieder genügend Straßenbahnwagen für einen geregelten Betrieb zur Verfügung stehen werden. Die DVG ist mit der Menge an abgestellten Fahrzeugen schlicht überlastet. Gleichzeitig steht für das Unternehmen natürlich an erster Stelle, möglichst bald wieder möglichst viele einsatzfähige Straßenbahnen verfügbar zu haben. Deshalb verteilt das Unternehmen die abgestellten Wagen zur Sanierung in ganz Deutschland.

Bis zum 22. März hatten sieben GT10NC-DU das DVG-Netz zur Aufarbeitung verlassen. Zwei Fahrzeuge sind Mitte März bei Siemens in Wegberg eingetroffen, zwei weitere kamen kurz danach zu Bombardier nach Ber-

Nach Beeck, Bruckhausen und Marxloh fährt die 901 tagsüber auf lange Zeit nur am Wochenende – ansonsten heißt es in Laar: Ab in den Bus!

lin. Ein einzelner Wagen ist in der Hauptwerkstatt der EVAG in Essen untergekommen und wird dort zwischen den Essener Stadtbahnwagen B und den Dockland-Stadtbahnwagen wieder hergerichtet. Mindestens ein anderer GT10 soll folgen. Zwei Fahrzeuge weilen außerdem noch bei der Firma IFTEC in Leipzig. Sie sind Versuchsträger für eine grundlegende Instandsetzung und Modernisierung der GT10-Flotte. Geplant war, alle 45 Straßenbahnwagen entsprechend überarbeiten zu lassen. Diese Pläne hat die DVG mittlerweile wieder verworfen. Trotzdem heißt es von Seiten des Unternehmens gegenüber dem STRASSENBAHN MAGAZIN, dass es nicht bei den beiden modernisierten Wagen in Leipzig und den kurzfristig entrosteten Wagen bleiben soll: „Unabhängig davon ist weiterhin ein generelles Sanierungsprogramm für alle Fahrzeuge des Typs GT10 geplant, um sie für einen Weiterbetrieb für die kommenden ca. zehn Jahre zu ertüchtigen.“ In welchem Rahmen dies geschehen könnte und in welchem Zeitraum lässt diese Aussage offen.



Das ist neu: Ein GT10NC-DU neben einem Essener B-Wagen. Der Tw 1045 hat eine relativ kurze Reise hinter sich und wird in der Essener Hauptwerkstatt aufgearbeitet VIA-VERKEHRSGESELLSCHAFT

Zukunft der N-Wagen offen

Die genaue Zukunft der N-Wagen ist also offen. Sie müssen fahren – eine Alternative ist im finanzschwachen Duisburg nicht in Sicht. Es ist aber kein Geheimnis, dass die DVG sich trotzdem Hoffnungen auf ganz neue Fahrzeuge macht. Sinnvoll wäre das spätestens, wenn in einigen Jahren die neue Zugsicherung für den Innenstadttunnel zusammen mit der Rheinbahn in Betrieb genommen wird. Dann müssten die N-Wagen nicht zwingend mit der neuen Technik ausgestattet werden. Aber auch aus Kapazitätsgründen wären neue Wagen dringend nötig: Die GT10NC-DU haben zwar ein niederfluriges Mittelteil und sind viergliedrig, dabei sind sie aber nur 2,20 Meter breit. Zu schmal also, um die Massen zu befördern, die oft an den Haltestellen auf die Straßenbahn warten.

Für einen erheblichen Fahrgastzuwachs hat auf der Linie 903 die Eröffnung des Tunnels nach Meiderich gesorgt. Seit dem Jahr 2000 schießen die Wagen durch eine kilometerlange Röhre von Duissern bis Meiderich ohne Halt unter dem Duisburger Hafen durch. Die Fahrzeiten in den Norden der Stadt haben sich erheblich verkürzt. Die Quittung für diese Qualitätssteigerung hat die DVG schnell bekommen. Die Infrastruktur hat sich zwar verbessert – der Fahrzeugpark hat sich den Bedürfnissen aber nicht angepasst … CHRISTIAN LÜCKER



Das kleine Magazin über die große Bahn
GESCHICHTE
• Bamberg und die V 80
• Stahlwerk Brandenburg
• DB 1988: Appenweier
FAHRZEUGE
• Lebenslauf: 50 3700
• Militär-Dieselloks
• AEG-Ellok „Letmathe"
A: EUR 8,90 | CH: CHF 15,80 | BeNeLux: EUR 9,30
5/2015 Mai | EUR 7,90
LOKMagazin
WWW.LOKMAGAZIN.DE
AKTUELLES | FAHRZEUGE | GESCHICHTE
Alle Pannen behoben? Baureihe 442 im Porträt
Jetzt am Kiosk!
110 389-4
INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG
Von der S 3/6 bis zum ICE 3
Bw München Hbf
Heimat der Vorzeige-Baureihen
Heft mit DVD
GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Online blättern oder Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.lok-magazin.de/abo



Surfboards erwünscht!

Neue Straßenbahn in Gold Coast/Australien ■ 17 Jahre nach der Eröffnung der Stadtbahn in Sydney erhielt mit Gold Coast eine weitere australische Großstadt eine moderne Straßenbahn. Sie liegt im Bundesstaat Queensland und erschließt eine beliebte Urlaubsregion am Pazifischen Ozean

Die Kreuzung Surfers Paradise Boulevard/Cavill Avenue kann man als Mittelpunkt der Urlaubsregion Gold Coast bezeichnen. Kleines Foto: Das gibt es nur in Gold Coast: Straßenbahnwagen mit Halterungen für Surfbretter!
FOTO: STEVE RYAN, GOLD COAST RAPID TRANSIT PROJECT (1)

Als „Gold Coast" wird nicht nur ein bei Urlaubern ganzjährig beliebter Küstenstreifen südlich der Millionenstadt Brisbane an der Ostküste Australiens bezeichnet, sondern 1959 schlossen sich rund 80 Ortschaften eines 1.400 Quadratkilometer großen Gebietes zu einer Großstadt gleichen Namens zusammen. Seither erlebt der Ballungsraum einen kontinuierlichen Zuzug an Menschen, mit derzeit etwa 550.000 Einwohnern entwickelte er sich zur aktuell sechstgrößten Stadt Australiens. Die Küste prägen auf einer Länge von mehreren Kilometern beeindruckende Wolkenkratzer, die ausschließlich als Wohnhäuser oder Hotels dienen. Darunter befindet sich auch der 323 Meter hohe „Q1 Tower", das derzeit höchste Gebäude Australiens und höchste Wohnhaus der Welt. Da die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs mit der Bevölkerungsentwicklung nicht mithielt, wickeln die Einwohner heute knapp 90 Prozent ihrer Wege mit dem Auto ab. Seit 1996 ist die Gold Coast durch eine Eisenbahnlinie mit der rund 70 Kilometer entfernten Millionenstadt Brisbane verbunden. Sie ist als „Gold Coast Line" in das S-Bahn-Netz von Brisbane eingebunden und die Züge verkehren tagsüber halbstündlich. Da die S-Bahn im Hinterland der Gold Coast verkehrt, müssen die Fahrgäste zur Weiterfahrt an die Küste auf den Autobus umsteigen.

Das Konsortium „GoldLinQ"

Pläne für eine direkt an der dicht bebauten Küste verlaufende Straßenbahnlinie tauchten erstmals Mitte der 1990er-Jahre auf, und 2011 kam es schließlich zur Gründung der Gesellschaft „GoldlinQ", in der die für

Bau und Betrieb der Straßenbahn ausgewählten Unternehmen vereinigt sind. Die Finanzierung dieses PPP (Public Private Partnership) mit einer Laufzeit von 18 Jahren wird von der Stadt Gold Coast, dem Bundesstaat Queensland und dem Staat Australien sichergestellt. Ende 2013 kamen die Bauarbeiten zum Abschluss und nach eingehendem Probebetrieb erfolgte am 20. Juli 2014 die feierliche Eröffnung von Australiens neuestem Straßenbahnbetrieb.

Die durchgehend zweigleisige und größtenteils von den anderen Verkehrsflächen abgegrenzte Strecke ist 13 Kilometer lang und mit 16 Haltestellen ausgestattet. Sämtliche Stationsbereiche verfügen über Mittel- oder Seitenbahnsteige, die einen barrierefreien Fahrgastwechsel ermöglichen. Von Süden nach Norden gesehen verläuft die Strecke zunächst parallel zur Küste durch die touristisch bedeutsamen Stadtteile Broadbeach und Surfers Paradise und schwenkt dann im Stadtteil Southport nach Westen, um die im Hinterland gelegenen Universitäten und das große Krankenhaus „Gold Coast University Hospital“ anzubinden. Bei letztgenannter Einrichtung endet die Trasse in einer unterirdischen Haltestelle.

Für den Betrieb lieferten die europäischen Werke von Bombardier Transportation in Wien und Bautzen 14 siebenteilige Niederflurwagen vom Typ „Flexity 2“ mit einer Länge von 43,5 Metern, einer Breite von 2,65 Metern und einem Fassungsvermögen von 324 Fahrgästen (80 davon sitzend). Es handelt sich dabei um die weltweit ersten Straßenbahnwagen, die für die Mitnahme von Surfboards eingerichtet sind und über spezielle Halterungen verfügen. Der Transport von Fahrrädern ist indes nicht gestattet.

Die blaue und goldgelbe Farbgebung steht als Synonym für das Meer und die Gold Coast und die seitlichen Führerstandfenster besitzen die Form von Surfboards.

Trambetrieb mit Erweiterungspotenzial

Gleichzeitig mit der Eröffnung der Straßenbahn passte „Translink“ als Besteller des öffentlichen Verkehrs für den Bundesstaat Queensland die Fahrtrouten der zahlreichen Buslinien an. Viele Buslinien enden nun an den Straßenbahn-Endstellen und parallel zur Straßenbahn verkehrende Linien gibt es jeweils nur auf kurzen Teilstrecken. Aufgrund der Stadtstruktur mit ihren ausgedehnten Wohngegenden, Hotels, Vergnügungsparks und Universitäten gibt es keine Hauptverkehrszeiten im eigentlichen Sinne und die Bahnen verkehren im Zeitraum von 7 bis 19 Uhr alle 7,5 Minuten.

Täglich nutzen rund 20.000 Menschen die Straßenbahn, ein Wert, der angesichts der beschriebenen Umstände durchaus als hoch einzustufen ist. Was der Straßenbahn noch fehlt, ist ein Anschluss an die S-Bahn-Linie nach Brisbane, der aber nach heutigem Stand der Dinge bis 2018 hergestellt werden soll.

Neben der rund sechs Kilometer langen Strecke vom Gold Coast University Hospital zum Bahnhof Helensvale sind auch weitere Verlängerungen geplant, unter anderem vom Endpunkt Broadbeach South zum 15 Kilometer entfernten Gold Coast Airport. Von der Bevölkerung hat die Straßenbahn übrigens den Spitznamen „The G“ bekommen, abgeleitet vom Namen „G:link“ des Verkehrsbetriebs ... WOLFGANG KAISER



Treffen zweier Flexity 2 am Surfers Paradise Boulevard bei der Cypress Avenue am 2. März 2015; die Nutzung der Verkehrsflächen verlagerte sich hier stark vom Individualverkehr zur Tram



Zwischen den Stadtteilen Surfers Paradise und Southport verläuft die Trasse in Seitenlage des Gold Coast Highway. Tw 08 ist am 3. März 2015 in rascher Fahrt zwischen den Haltestellen Surfers Paradise North und Main Beach unterwegs WOLFGANG KAISER (3)

Daten & Fakten: Tram Gold Coast

Eröffnung	20.07.2014
Betreiber	G:link
Spurweite	1.435 mm
Länge	13 km
Anzahl Haltestellen	16
Verkehrszeit	5 bis 23.30 Uhr
Takt	7,5 bis 15 Minuten
Fahrzeuge	14 „Flexity 2“
Hersteller	Bombardier Transportation



Konkurrenz aus Polen

Fahrzeugporträt Solaris Tramino ■ Seit 2006 produziert das polnische Unternehmen Solaris niederflurige Straßenbahnwagen vor allem für Verkehrsbetriebe in Polen. Inzwischen fahren Tramino aber auch in Jena und Braunschweig – und Leipzig erwartet seine ersten Exemplare 2016

Tschechische Straßenbahnwagen sind in Deutschland nichts Ungewöhnliches – aber polnische? Seit Januar 2014 befinden sich bei der Jenaer Nahverkehr GmbH (JNV) fünf sechsachsige, dreiteilige Gelenkwagen vom Typ Tramino zur Zufriedenheit von Fahrgästen und Personal auf dem dortigen Meterspurnetz im Einsatz – Mitte April startete ihr Linieneinsatz auf 1.100 Millimeter Spurweite in Braunschweig. Die Leipziger Verkehrsbetriebe bestätigten am 26. März 2015 den Kauf von fünf Vorserienfahrzeugen und eine Kaufoption von 36 weiteren Einheiten für das dortige 1.458-Millimeter-Stadtspurnetz. Ende 2016 werden die ersten Exemplare in der Messestadt erwartet.

Hersteller all dieser Wagen ist jeweils die polnische Solaris Bus & Coach S.A. mit Sitz in Bolechowo wenige Kilometer nördlich von Posen. Hervorgegangen ist diese derzeit noch auf den Bau von Bussen spezialisierte Aktiengesellschaft aus der 1994 gegründeten Neoplan-Lizenznehmergesellschaft Neoplan Polska – zum Portfolio der seit Juli 2005 unter oben genanntem Namen als AG agierenden Firma gehören heute neben klassischen Dieselbussen für den Stadt- und Überlandverkehr auch Hybrid-, Oberleitungs- sowie Elektrobusse.

Seit 2006 im Straßenbahngeschäft

Im März 2006 schloss das polnische Unternehmen mit Bombardier Transportation und Vossloh Kiepe einen Vertrag über den Bau von dreiteiligen Niederflurstraßenbahnwagen des Bombardiertyps NGT6/2 für die Verkehrsbetriebe in Krakau ab. Den Mechanikteil stellte dafür Bombardier zur



In Jena inzwischen ein vertrauter Anblick – die fünf Tramino aus Polen. Am 30. März 2014 war Tw 704 im Stadtteil Lobeda unterwegs



Am 23. Mai 2011 befanden sich im Solariswerk in Posen mehrere Kopfteile für diese Stadt im Bau. Die Endmontage der Wagen übernimmt dieses dort gelegene Werk ROBERT BARTKOWIAK

Der Tramino-Prototyp kam in den vergangenen Jahren im Stadtverkehr von Posen zum Einsatz. Sein Innenraum ist eher dunkel gehalten, die Beleuchtung wirkt futuristisch SVEN SCHÄFER (2)





Der als Tw 451 eingesetzte Prototyp am 22. September 2011 in Posen
BERNHARD KUSSMAGK

Die Niederflurwagen vom Typ Tramino der Solaris Bus & Coach S.A.

Innerhalb der Tramino-Familie bietet Solaris den Bau von komplett niederflurigen Straßenbahnfahrzeugen mit Längen zwischen 18,8 (dreiteilig) und 36 Metern (vierteilig) für Ein- oder Zweirichtungsbetrieb an. Für die Leipziger Verkehrsbetriebe wird eine vierteilige Einrichtungsausführung mit etwa 38 Meter Gesamtlänge und 65 Prozent Niederfluranteil gebaut. In Krakau befindet sich derzeit der 32 Meter lange, fünfgliedrige Tramino-Prototyp 451 mit auf dem Dach montierten „Supercaps" in Erprobung – siehe SM 4/15, Seite 14. Diese Akkumulatoren speichern während des Bremsvorgangs gewonnene Energie und geben sie beim Anfahren an die Motoren ab. Das reduziere den Stromverbrauch um 20 bis 30 Prozent, könne aber auch zum Überbrücken von kurzen nicht elektrifizierten Abschnitten genutzt werden. Die Grundkonstruktion aller Tramino entsteht jeweils südöstlich von Posen in Środa (Schroda), die Endmontage der Schienenfahrzeuge übernimmt das Werk in Posen.

Hauptkonkurrent auf dem polnischen Markt ist die PESA in Bromberg. Solaris strebt an, mit Straßenbahnen den gleichen Umsatz wie mit Omnibussen zu erzielen. Die ab 2013 nach Deutschland gelieferten Fahrzeuge basieren technisch auf dem nicht mehr lieferbaren ADtranz-Niederflurwagen GT6N bzw. GT8N.

Verkehrsbetrieb	Spurweite in mm	Baujahre	Anzahl	Fzg.-Nr.	Ausführung	Anzahl Glieder	Länge in mm	Breite in mm	Niederfluranteil in Prozent
(Solaris/Posen)	1.435	2009	1	451	ER	5	31,70	2,35	100 (Vorserienfahrzeug)
Posen	1.435	2011/12	45	515–559	ER	5	31,96	2,40	100
Jena	1.000	2013	5	701–705	ZR	3	29,30	2,30	100
Braunschweig	1.100	2014	18	1451–1469	ER	4	35,70	2,30	100
Allenstein	1.435	2014/15	15	o. A.	ZR	3	29,30	2,50	100
Leipzig	1.458	2016	5 + 36	o. A.	ER	5	ca. 38,00	2,30	65

ER = Einrichtungswagen, ZR = Zweirichtungswagen



Am verregneten 11. Oktober 2011 begegnete der Tramino-Prototyp in Posen dem aus Düsseldorf stammenden GT8 Nr. 697. Die Lampenpartie des Tw 451 ähnelt den Tramino Jena SVEN SCHÄFER

Verfügung, die elektrotechnischen Komponenten Kiepe – die Endmontage übernahm Solaris in den Werkstätten des Krakauer Trambetriebes. Zusätzlich zu den 50 in den Jahren 2007/08 für die südpolnische Metropole Krakau gebauten Wagen lieferte Solaris drei solche Fahrzeuge an die Verkehrsbetriebe nach Danzig.

In dieser Zeit begann das Unternehmen mit der Entwicklung eines eigenen Straßenbahnwagentyps für den polnischen Markt, der den Namen Tramino erhielt. Das Vorserienfahrzeug absolvierte im Sommer 2009 in Posen seine Jungfernfahrt. Mitte Oktober 2009 präsentierte es Solaris auf der polnischen Schienfahrzeugmesse Trako in Danzig. Kurze Zeit später gaben die Verkehrsbetriebe in Stettin den Bau von sechs solchen Wagen in Auftrag, deren erste im Sommer 2010 ausgeliefert werden sollten. Aufgrund eines Formfehlers bei der Ausschreibung stornierte Stettin jedoch diese Bestellung.

Unangefochten blieb der Zuschlag für Solaris zum Bau von 40 Tramino für den städtischen Verkehrsbetrieb Posen. Am 23. Mai 2011 lieferte der Hersteller den ersten Wagen aus, der Großteil der Serienwagen kam kurz vor der Fußballeuropameisterschaft im Sommer 2012 in den Linienbetrieb. Nach der EM unterschrieb Solaris mit der Stadtverwaltung Allenstein am 21. September 2012 einen Vertrag zum Bau von 15 dreiteiligen Tramino für die im Bau befindliche neue Straßenbahn der Großstadt in Masuren. Sie werden die für Polen ungewöhnliche Breite von 2,50 Meter aufweisen.

In Posen laufen einschließlich fünf nachbestellter Wagen derzeit 45 vom Verkehrsbetrieb intern als Typ S105P geführte Tramino, der Prototyp von 2009 kam als Tw 451 (Typ S100) ebenfalls viele Jahre in Posen zum Einsatz.

Erster Auftrag aus Deutschland

Bei der Ausschreibung der Jenaer Nahverkehr GmbH zur Lieferung von kurzen, dreiteiligen Zweirichtungsgelenktriebwagen mit 100 Prozent Niederfluranteil setzte sich vor vier Jahren die Firma Solaris durch. Daraufhin unterzeichneten Vertreter des Verkehrsbetriebes und des polnischen Herstellers am 11. Juli 2011 in Posen einen Vertrag zum Bau von fünf „Tramino Jena". Das war der erste Auftrag für Solaris aus Deutschland. Im Laufe des Jahres 2013 trafen die meterspurigen Fahrzeuge in Jena ein, wodurch sich der Bestand der JNV auf 38 Straßenbahnwagen erhöhte. Am 9. November 2013 präsentierte der Betrieb die neuen Fahrzeuge auf dem Ernst-Abbe-Platz in Jena erstmals der Öffentlichkeit. Seit dem 13. Januar 2014 verkehren sie im Liniendienst – bevorzugt auf den Linien 2, 3 und 5. Monatlich legt jeder Wagen dabei im Durchschnitt 6.000 Kilometer zurück.

Im Inneren der Tramino Jena finden nach Angaben der Nahverkehrsgesellschaft bis zu 164 Fahrgäste Platz, davon 61 sitzend – die statistischen Herstellerangaben sind dem Infokasten zu entnehmen. Der Zu- und Aus-



Jena: An der Wendeanlage in Lobeda-Ost legen auch die Tramino regulär einen längeren Halt ein. Das können Fotografen ideal für Standard- und Detailaufnahmen nutzen, hier der Tw 704 mit ausgeklappter Rampe





Die bei den fünf Tramino Jena verwendeten Klapprampen sind baugleich zur Ausführung in modernen Niederflurbussen MORITZ BERG (3)



Die Einstiegsbereiche verfügen über ein „Lichtgitter". Ragt auch nur ein Kleidungszipfel in dieses hinein, bricht der Türschließvorgang ab



In den oberen Teil der Sitzpolster der Tramino Jena ist das Logo der Jenaer Nahverkehr GmbH eingewebt RONNY DAUER

stieg erfolgt über vier Doppeltüren je Längsseite. Fahrgastraum und Fahrerkabine sind klimatisiert.

Auffälliges Design

Auffallend an den Tramino Jena ist die Gestaltung, die – angelehnt an das Corporate Design der Stadtwerke Jena Gruppe und umgesetzt von der Firma Art-Kon-Tor – in Jena Farbtupfer setzt. Die auf die technischen und betrieblichen Anforderungen des Jenaer Nahverkehrs zugeschnittenen Wagen zeigen sich in ihrer Gestaltung „stromlinienförmig, elegant, perlnachtblau" – das zeitlose und dennoch klare Erscheinungsbild der neuen Fahrzeuge überraschte die Fahrgäste wie Straßenbahner zugleich positiv, informierte der Betrieb Anfang 2014.

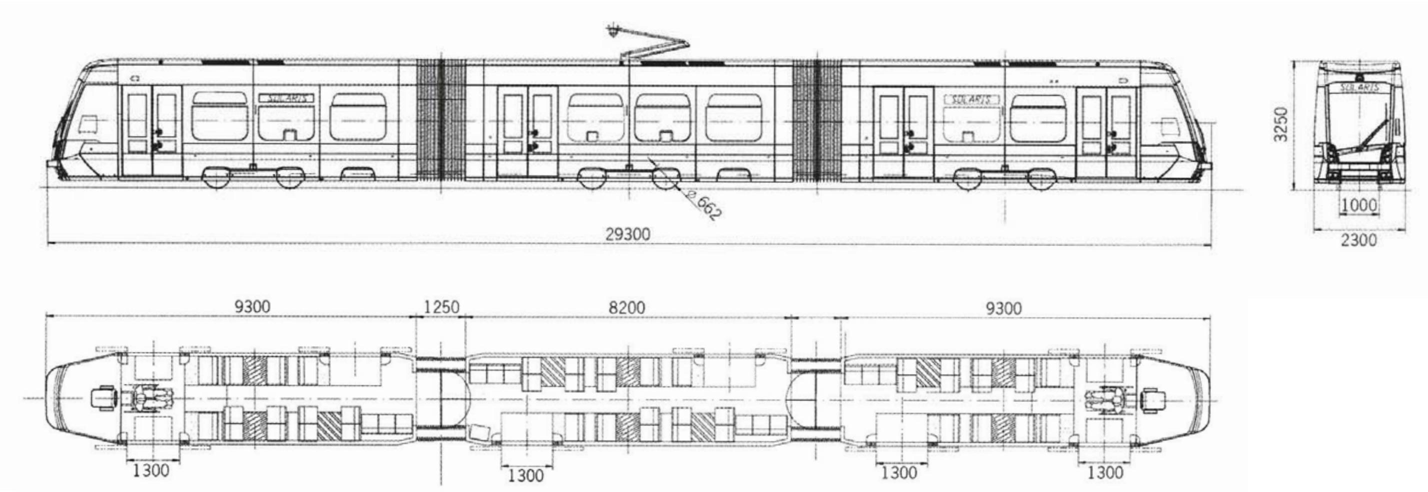
Bis auf das Abblend- und Fernlicht stellen LED die Außenbeleuchtung der Wagen sicher. Anstelle von konventionellen Rückspiegeln übertragen Kameras das Geschehen vom Türbereich auf Monitore in den Fahrerraum. Zur Frontanzeige gehört nicht nur das Routenziel, sondern auch die farbige Liniennummer. Zudem ist jeder Wagen nach einer Partnerstadt Jenas benannt: Berkeley (Tw 701), Erlangen (Tw 702), San Marcos (Tw 703), Aubervilliers (Tw 704)und Logoj (Tw 705). Das Farbkonzept spiegelt sich auch im Innenraum wider: An der Decke sind blau leuchtende LED angebracht, die Böden sind in Anthrazit gehalten und für die Sitzpolster ließ die Nahverkehrsgesellschaft eigens blaue Stoffe mit Linienplan-Muster weben.

Bequemerer Zugang für Rollstühle

Eine Erleichterung für die Fahrer (und Einhaltung des Fahrplans) sind die in den Boden eingelassenen Klapprampen an jeder ersten Tür, die Rollstuhlfahrern einen schnellen und bequemen Zugang in die Wagen ermöglichen.



Der Fahrerarbeitsplatz eines Tramino Jena – an der rechten Armlehne befinden sich mehrere Taster, so dass die Fahrer nicht schnell aufspringen können. Der von oben ins rechte Bild ragende Bildschirm überträgt die Aufnahmen einer der beiden Außenkameras ROBERT BARTKOWIAK, RONNY DAUER



Grob bemaßte Seitenansicht, Draufsicht und Frontansicht der Tramino Jena. Bisher verkehren lediglich dort in Thüringen dreiteilige Tramino. Doch noch in diesem Jahr werden im masurischen Allenstein ebenfalls dreigliedrige Wagen von Solaris erwartet GRAFIK: SOLARIS, SLG. MAREK MALCZEWSKI

Über Sprechanlagen an den Türbereichen können Fahrgäste direkt mit dem Fahrer kommunizieren. Zur besseren Orientierung der Fahrgäste werden alle Informationen zum Liniennetz, der nächsten Haltestelle und zum Fahrziel über drei doppelseitige Monitore angezeigt. „Durch die neuen Wagen können wir die durchschnittlich zu hohe Laufleistung unserer Straßenbahnen senken, den Verschleißprozess etwas hinauszögern und die Lebensdauer erhöhen“, bringt Dirk Jakisch, Bereichsleiter Technik der JNV, einen Vorteil der neuen Fahrzeuge auf den Punkt. Ihre geplante Laufleistung beziffert er auf etwa 30 Jahre.

Der Tramino Braunschweig

Bei der Ausschreibung des inzwischen von der Braunschweiger Verkehrs-AG zur GmbH umgewandelten Verkehrsbetriebes dieser niedersächsischen Stadt setzte sich 2012 die Firma Solaris durch. Am 18. Juli 2014 erreichte der erste von 18 bestellten viergliedrigen „Tramino Braunschweig“ das dortige 1.100-Millimeter-Netz. Bis zum Redaktionsschluss Ende März 2015 waren sechs der 35,70 Meter langen Niederflurgelenkwagen ausgeliefert. Ab Mitte April sollen die bereits zugelassenen Fahrzeuge dieser Serie im Linienverkehr eingesetzt werden – vor allem auf den Linien M1, M3 und M5.

Im Vorfeld dieser regulären Einsätze fanden in den vergangenen Monaten zahlreiche Probe- und Personalschulungsfahrten sowie Präsentationen statt, bei denen sich die Braunschweiger von den neuen Wagen bereits einen ersten Eindruck verschaffen konnten.

Die elektrische Ausrüstung für die Braunschweiger Wagen stammt von Vossloh Kie-

Daten & Fakten: Solaris Tramino Jena

Spurweite	1.000 mm
Anzahl Glieder	3
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Leermasse	39,05 t
Gesamtlänge	29,30 m
Breite	2,30 m
Fahrzeughöhe	3,55 m
Bodenhöhe	300 mm
Raddurchmesser neu	680/600 mm
Fassungsvermögen	
bei 6 Pers/m²	221
bei 8 Pers/m²	279
davon	Sitzplätze 61, Stehplätze 103
Dauerleistung	4 x 90 kW

Zur InnoTrans 2014 präsentierte Solaris einen Tramino Braunschweig (Tw 1454). Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich um viergliedrige Wagen mit 1.100 Millimeter Spurweite FREDERIK BUCHLEITNER





Im Tramino Braunschweig dominiert die Farbe Rot. Wie beim Tramino Jena verfügen die Sitzlehnen über wenige kurze Haltegriffe R. SCHREMPF



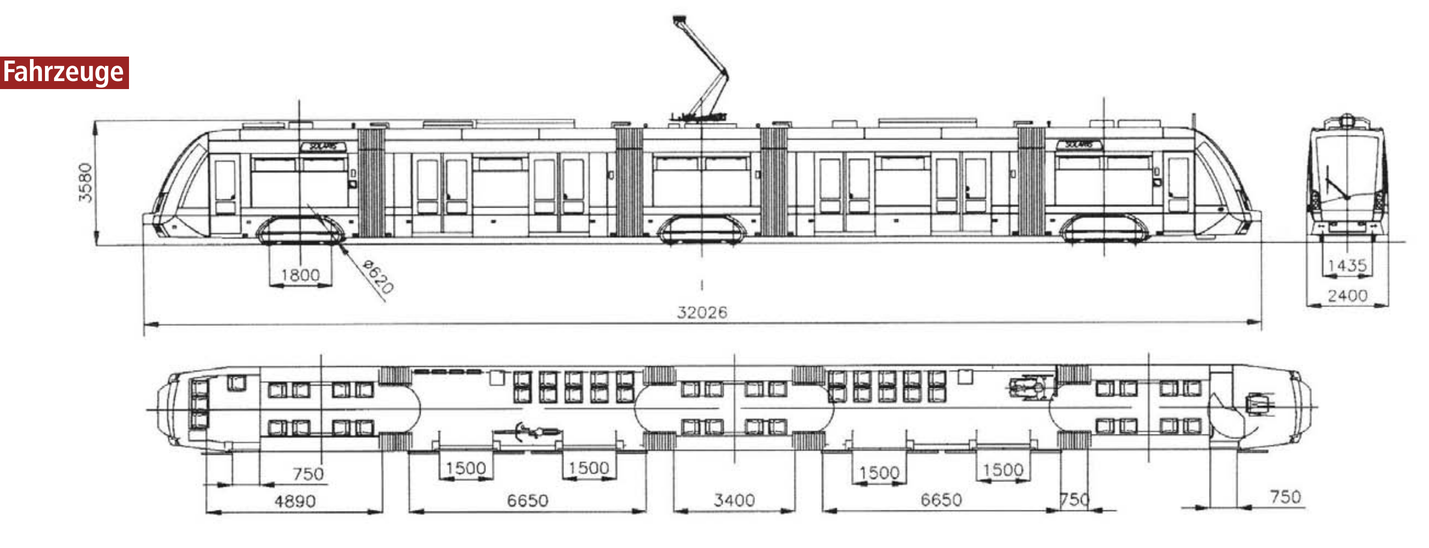
Die Tramino Posen sind in vielen Bereichen in einem hellen Grünton gehalten. Auf jeder Sitzlehne befindet sich ein breiter Haltegriff SVEN SCHÄFER

pe, der E-Teil der Tramino Posen vom polnischen Unternehmen Medcom. Die Einstiegshöhe der Braunschweiger Wagen beträgt 320 Millimeter, die Fußbodenhöhe 360 Millimeter. In den 48,5 Tonnen schweren Einrichtungswagen befinden sich 90 Sitzplätze sowie nach Angaben der Verkehrsgesellschaft 121 Stehplätze. Bei einer Antriebsleistung von 450 Kilowatt sind sie vom Hersteller für eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Kilometer pro Stunde ausgelegt.

Wie die Tramino Jena so erhielten auch die Tramino Braunschweig eine individuelle Gestaltung. So unterscheiden sich die Frontpartien der einzelnen Verkehrsbetriebe in der Ausführung der Frontscheiben und Scheinwerfer, dennoch ist die „Familienzugehörigkeit“ erkennbar. Zu den Erkennungszeichen gehören die zum rechten Stra-



Der Posener Tramino 542 passierte am 16. April 2014 als Dienstfahrt die Haltestelle Piasnicka/Kurlandzka FREDERIK BUCHLEITNER



Grob bemaßte Seitenansicht, Draufsicht und Frontansicht eines regelspurigen Tramino Posen. Die vier Segmente dieser Wagen weichen vom ebenfalls vierteiligen Tramino Braunschweig in Länge sowie Ausführung und Anzahl der Türen stark ab GRAFIK: SOLARIS, SLG. MAREK MALCZEWSKI

Erfahrungen der Fahrer mit den Tramino Jena

Als grundsätzlich positiv bewerten die Fahrer der Jenaer Nahverkehr GmbH an den Tramino die Klapprampen für Rollstuhlfahrer anstatt der „ausfaltbaren Alttechnik" beim GT6M. Die Rampen entsprechen denen moderner Niederflurbusse.

Durch die „Videospiegel" können die Fahrer an beiden Fahrzeuglängsseiten zeitgleich nach hinten blicken – beim GT6M ist das mit den beiden Außenspiegeln nicht gleichzeitig möglich.

Die Türen der Tramino können gegenüber der Jenaer GT6M auch beim Umsetzen am Bahnsteig (zum Beispiel am Ernst-Abbe-Platz) freigegeben bleiben, was wertvolle Zeit spart. Die Türseitenvorwahl befindet sich direkt am Bedienpult, während sie beim GT6M nicht im Armaturenbrett angebracht ist. Positiv kommt bei vielen Fahrern in Jena auch das Kühlfach in jeder Fahrerkabine an.

Ambivalent – also vereinzelt positiv, teilweise aber auch negativ – bewerten die Fahrer das vergleichsweise sanftere („langsamere") Anfahr- und Bremsverhalten der Tramino. Wünschenswert wäre ein tiefer einstellbarer Fahrersitz.

Außenkameras bei Regen echten Spiegeln unterlegen

Die rechte Armlehne ist im Tramino während der Fahrt zwingend herunterzuklappen, da sich dort die Taster für Warnglocke, Sand, Schienenbremse und „Totmann" befinden (teilweise auch von anderer Stelle aus bedienbar). Beim GT6M kann die Lehne hingegen hochgeklappt bleiben, wodurch die Fahrer schneller auf den Sitz und wieder herunterkommen.

Insgesamt wirkt die Fahrerkabine gegenüber dem GT6M auf viele Fahrer beengter. Von den im Jenaer Bestand dominierenden GT6M stark abweichend ist die geringe Anzahl an „richtigen" Schaltern im Tramino, was nicht alle Fahrer begrüßen. Hängen Regentropfen an den Außenkameras, ist deren Übertragungsqualität „echten" Spiegeln unterlegen. Das Fehlen eines Innenspiegels (oder einer Innenkamera plus Monitor) monieren verschiedene Fahrer ebenfalls. Dazu gehören außerdem verhältnismäßig viele Warngeräusche – so wird jeder Türschließvorgang durch einen Pieptonintervall begleitet und jede Fahrzeugstörung mit einem markanten Warnton gemeldet.

Auffällig sind des Weiteren das deutlich langsamere Öffnen und Schließen der Türen sowie die „Lichtgitter" anstatt einfacher Lichtschranken. Es reicht buchstäblich der kleine Finger oder der Zipfel eines Regenmantels, um einen eingeleiteten Schließvorgang abzubrechen. Bei den GT6M schließen sie hingegen verhältnismäßig schnell. Da der Fahrzeugpark für den Linienverkehr in Jena bis zum Eintreffen der Tramino ein Jahrzehnt ausschließlich aus diesen 33 Wagen bestand, fiel mehreren Kollegen anfangs ein häufiger Wechsel zwischen GT6M und Tramino schwer. Inzwischen fühlen sie sich auf Beiden sicher.



Vor der Kulisse der Fakultät für Recht und Verwaltung der Adam-Mickiewicz-Universität war der Tramino 533 am 20. Mai 2012 in Posen auf Linie 12 unterwegs. Im Gegensatz zum Prototyp sind die Serienwagen für Posen, Jena und Braunschweig nach unten nicht verjüngt WOLFGANG KAISER

ßenrand hin tiefer gezogene Frontscheibe und das Solaris-Logo. Die Beleuchtung der außen rot/weiß lackierten Tramino Braunschweig übernehmen ebenfalls ausschließlich LED. Auch bei diesen Wagen sind klassische Außenspiegel durch Kameras ersetzt, von denen im Innenraum angebrachte Exemplare den Türschließvorgang zum Fahrer übertragen. Rückmeldungen zur Bedienfreundlichkeit und zum Fahrverhalten der Tramino Braunschweig liegen der Redaktion noch nicht vor. Weitere Gestaltungsdetails und die Ankunftsdaten der ersten sechs Wagen in Braunschweig sind im Heft 2/2015 ab Seite 28 sowie im Heft 8/2014 auf den Seiten 8/9 zu finden.

In Leipzig sind die Straßenbahner schon gespannt auf die Ausführung der von der Messestadt bestellten Tramino. Bei diesen wird es sich um die längsten bisher von Solaris gebauten Gelenkwagen handeln. Sobald es dazu Informationen gibt, wird das STRASSENBAHN MAGAZIN natürlich darüber berichten! André Marks

Neue Fahrzeugtypen im Kurzporträt, Teil 5

Ein Citadis Compact fährt im französischen Aubagne am 19. November 2014 in die Endhaltestelle Le Charrel ein
BERNHARD KUSSMAGK

Klein und kompakt

Der Citadis Compact von Alstom ■ Konzipiert für kleine Straßenbahnbetriebe wie Aubagne und Avignon, stellt der Citadis Compact des französischen Herstellers Alstom eine Alternative zum CAF-Urbos 3 und zum kurzen Combino der deutschen Firma Siemens, dem „Bambino“, dar

Seine unzähligen lachenden, grimmigen und fröhlichen einäugigen Köpfe sorgten in Berlin auf der InnoTrans im September 2014 für Aufsehen – doch der neue Citadis Compact von Alstom fällt nicht allein durch sein ungewöhnliches Äußeres auf. Als erster Betrieb hat die am 1. September 2014 eröffnete Straßenbahn im französischen Aubagne zunächst acht dieser Fahrzeuge bestellt. Mit seiner Wagenlänge und seiner Kapazität ist er eine Alternative zum CAF-Urbos 3, wie er in Besançon eingesetzt wird, zum kurzen Combino („Bambino“), der zum Beispiel in Erfurt und in Nordhausen unterwegs ist, aber auch zum Citadis 202, wie er durch Melbourne rollt.

Statt „Compact“ hätte Alstom sicherlich auch eine Wagentypenbezeichnung wählen können, die an die vergleichsweise geringe Länge des Fahrzeugs angespielt hätte – zum Beispiel „Court“ oder „Petit“. Für die Bedürfnisse der neuen Straßenbahn in Aubagne ist die Dimension des Fahrzeugs ideal. Auch wenn bislang nur ein Teil des geplanten Straßenbahnnetzes in Betrieb gegangen ist, wird auch bei Inbetriebnahme aller Strecken das Verkehrsaufkommen Dimensionen erreichen, für die diese kurzen Niederflurgelenktriebwagen ausreichen werden. Im Endausbau werden 16.700 tägliche Fahrgäste für 2019 erwartet,´.

Nachdem innerhalb der vergangenen 30 Jahre nahezu alle französischen Großstäd-



Der Citadis Compact als Grafik sowie auf einer grob bemaßten Zeichnung. Bessere Daten stellte Hersteller Alstom leider nicht zur Verfügung

GRAFIKEN ALSTOM (2)

te Straßenbahnen (wieder-)eingeführt haben und auch weitere, mittelgroße Städte dieses Verkehrsmittel zurückholen wollten, bedurfte es eines Fahrzeugs, das auch für Städte mit geringerem Verkehrsaufkommen geeignet ist, wollte man nicht allzu große und damit wenig attraktive Intervalle anbieten.

Breiter Gang bei 100 % Niederflur

Der dreiteilige, spurtfreudige, zu 100 Prozent niederflurige Citadis Compact verfügt über zwei auf den Fahrwerken gelagerte Endmodule, zwischen denen eine Sänfte eingehängt ist. In dieser Sänfte sind lediglich drei Sitzplätze angeordnet, aber dafür ist Platz für Rollstühle und Kinderwagen vorhanden. Die beiden Fahrwerke mit je zwei Permanentmagnetmotoren und Primärfederung erlauben eine gute Gestaltung des Fahrgastraumes mit weniger Podesten als bislang. Auch führte Alstom den Durchgang zwischen den Sitzen mit 740 Millimeter recht breit aus, doch dadurch sind nur 2 + 1,5 Sitze pro Reihe nebeneinander angeordnet.

Die Gestaltung der Fahrzeuge stammt vom Künstler Hervé di Rosa und dem Alstom Design & Styling department – das Ergebnis ist ein echter Hingucker, sowohl außen als auch innen. Der farbenfrohe Innenraum, dessen dominierende Farben rot und gelb sind, hat jene Gesichter als Sitzpolster, die auch das Wagenäußere prägen. Statt der Außenspiegel verfügt jedes Fahrzeug über Außenkameras, die kontrastreiche Bilder auf die Monitore in der Fahrerkabine liefern.

Auf der InnoTrans bot Alstom den Citadis Compact auch in einer 24 Meter langen Version mit 2,65 Meter Breite an. Es bleibt abzuwarten, welche Städte auf diese Offerte reagieren. Neben Aubagne hat bisher Avignon 24 der kurzen Wagen bestellt. Gedacht sind beide Typen übrigens keinesfalls nur für den französischen Markt ... BERNHARD KUSSMAGK

Daten & Fakten: Citadis Compact (dreiteilig)

Spannung	750 V (DC)
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Beschleunigung	1,3 m/s²
Spurweite	1.435 mm
Minimaler befahrbarer Bogenradius	20 m
Leermasse	30 t
Länge	22 m
Breite	2,4 m
Bodenhöhe	350 mm
Raddurchmesser neu/abgenutzt	590/510 mm
Fassungsvermögen (4 Pers/m²)	120
davon Sitzplätze	27
davon Stehplätze	85
Motorleistung	480 kw



Fahrerarbeitsplatz des im September 2014 in Berlin zur InnoTrans ausgestellten Citadis Compact. Eine gute Rundumsicht ist in dem für Aubagne gefertigten Wagen gewährleistet



Intensive Farben kennzeichnen auch das Wageninnere. Das Problem „Wohin mit den Füßen?", das nahezu alle Niederflurfahrzeuge kennzeichnet, ist auch im Citadis Compact ein Thema



In den beiden Gelenkbereichen der dreiteiligen Wagen sind die Faltenbälge im unteren Drittel stark eingezogen. Links hinter dem Gelenk ist ein eineinhalbfacher Sitz zu sehen ACHIM UHLENHUT (3)



Die Flexity-Trams erhalten das neue Design der Wiener Linien, das auch bereits die neuen Autobusse aufweisen
GRAFIK: WIENER LINIEN/ DÖLLMANN DESIGN (3)

Einspruch abgewiesen

Jetzt fix: Flexity-Trams für Wien ■ Nach einer europaweiten Ausschreibung erhielt Bombardier Transportation von den Wiener Linien den Zuschlag für die Lieferung von bis zu 156 Niederflur-Trams. Aber der unterlegene Bieter, die Firma Siemens, legte gegen die Vergabe sofort Einspruch ein

Beim Konkurrenten Bombardier Transportation mehr als 150 Niederflurwagen zu bestellen – über diese Anfang Dezember 2014 von den Wiener Linien bekanntgegebenen Entscheidung war die Firma Siemens nicht erfreut. Wie im SM 2/2015 berichtet, legte das Unternehmen gegen die Vergabe Einspruch ein. Es begründete ihn mit einigen nicht nachvollziehbaren Punkten bei der Bewertung der Angebote, stellte insbesondere die Machbarkeit der Einstiegshöhe und die Barrierefreiheit in Frage, der Niveauunterschied des Wagenbodens (Rampen) zwischen Einstieg und dem weiterführenden Gangbereich sollte demnach zu steil sein. Doch das Verwaltungsgericht Wien wies den Einspruch nach gut sechsstündiger Verhandlung am 22. Januar 2014 ab. Wenige Tage später präsentierten die Wiener Linien gemeinsam mit der Wiener Vizebürgermeisterin Renate Brauner im Bombardier-Werk in Wien-Donaustadt den neuen Fahrzeugtyp. Unisono hieß es: „Das am Standort Wien entwickelte Fahrzeug-Konzept „Flexity Wien“ überzeugte mit geringen Kosten über die Lebensdauer und moderner Technik.“ Die Präsentation war zugleich der Projektstart für die Vorarbeiten zur Produktion.

Mehr Platz als in den ULF

Mit dem „Flexity Wien“ haben die Wiener Linien eine wegweisende Entscheidung getroffen, der neue Fahrzeugtyp setzt höchste Standards bei Funktionalität, Sicherheit, Fahrgast- und Umweltverträglichkeit. Die 34 Meter langen und 2,4 Meter breiten Multigelenkfahrzeuge werden bis zu 211 Fahrgästen Platz bieten und damit – anders als im SM 2/15 auf Seite 37 unten angegeben – vier Personen mehr als die 35,47 Meter langen ULF des Typs B1, in denen die Portalfahrwerke kostbaren Platz im Innenraum einnehmen.

Im Flexity Wien wird der Innenraum offener und heller gestaltet, das erhöht den Fahrgastkomfort und das subjektive Sicherheitsempfinden. Zwei Mehrzweckbereiche mit Vis-à-vis-Sitzen bieten mehr Raum für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer. Die genaue Detailausstattung im Fahrzeuginneren wird in den nächsten Wochen erarbeitet, auch in Kooperation mit diversen Behindertenverbänden.

Einer der Kritikpunkte seitens Siemens stellte die Ausstattung des Flexity mit sechs Schwenkschiebe-Doppeltüren dar, verfügen doch die ULF des Typs B1 über deren sieben. Aber in diesem Punkt erfüllt Bombardier die Ausschreibungskriterien der Wiener Linien. Und auch anderswo sind Fahrzeuge mit ähnlicher Wagenlänge mit sechs Türen ausgestattet, zum Beispiel der Siemens-Avenio für Den Haag, der Solaris-Tramino für Braunschweig oder die Stadler-Variobahn für München.

Best of „Flexity“

Das Fahrzeug-Konzept entwickelte das am Standort Wien angesiedelte Bombardier-



Im Inneren sollen die Kunden ein großzügiges Platzangebot, viel Übersicht und universell nutzbare Mehrzweckbereiche vorfinden



Zum Vergleich ein Blick in den Innenraum des ULF A1 72, in dem alle fünf Meter ein Portalfahrwerk den Raum einschränkt ROBERT SCHREMPF



Der Fahrerarbeitsplatz in den Flexity-Trams wird über ein intelligentes Fahrerpult mit zwei Touchscreen-Bildschirmen als Anzeige und zentrale Bedieneinheit ausgestattet

Weltkompetenzzentrum für Straßenbahnen. Es kommen bewährte Komponenten der weltweit erprobten Flexity-Modelle zum Einbau, die sich durch eine Verfügbarkeit von 95 bis 98 Prozent auszeichnen. „Der Flexity Wien entstand sozusagen aus einem Best-of", erläuterte Chef-Konstrukteur Michael Fischer im Gespräch mit dem STRASSENBAHN MAGAZIN. Aus dem Fahrzeugtyp „Flexity 2" kommen etwa die Fahrzeug-Subsysteme zum Einbau: TFT-Doppelmonitore zur Fahrgastinformation, Klimaanlage, LED-Beleuchtung, „intelligentes Fahrerpult" mit Touchscreens, Videokameras im Innenraum und Rückseh-Kameras anstatt Außenspiegeln. Die „Flexity Outlook" der Linz Linien stehen Pate, was die indirekte Innenraumbeleuchtung mit energieeffizienten LED-Elementen (und das Know-how für das Wartungskonzept) betrifft.

Vom Fahrzeugtyp „Flexity Berlin" inspiriert sind die Fahrwerke (mit Portalachsen), die eine Einstiegshöhe von 215 Millimetern (gemessen ohne Zuladung und mit neuen Radreifen) ermöglichen. Zum Vergleich: Unter gleicher Messmethode beträgt die Einstiegshöhe beim ULF (Typ A1 und B1) 210 Millimeter, im Winterbetrieb 250 Millimeter.

Zwei der drei Fahrwerke des Flexity sind angetrieben. Der Fußboden weist vom Einstiegsbereich zu den Fahrwerken hin (ähnlich wie bei den Flexity Outlook) Rampen mit einer Querneigung von maximal sechs Prozent auf, die beim Begehen kaum spürbar sind.

Dritte Tranche Niederflur-Trams

Das gesamte Auftragsvolumen beträgt inklusive Wartungsvertrag für 24 Jahre 562 Millionen Euro. Die Wartungsarbeiten werden im Auftrag von Bombardier durch das Personal der Wiener Linien durchgeführt. Die Risiken der laufenden Instandhaltung gehen somit auf den Hersteller über. Das trägt dazu bei, dass die Gesamtkosten der Fahrzeuge für die Wiener Linien einfacher und langfristig kalkulierbar sind. Mit der Beschaffung einer dritten Tranche von Niederflur-Trams ersetzen die Wiener Linien bis 2026 ihre letzten Hochflurwagen, wie der Geschäftsführer der Wiener Linien, Günther Steinbauer, auf Anfrage versicherte. Der Fuhrpark wird somit im Jahr 2026 aus den nun bestellten 119 Flexity und 332 ULF bestehen. Das entspricht gegenüber dem heutigen Bestand einem um 70 Triebwagen reduzierten Fuhrpark, was vermutlich infolge des weiteren U-Bahn-Ausbaus auf eine Reduktion des Liniennetzes und folglich des Fahrzeugauslaufs schließen lässt, aber auch auf eine höhere Verfügbarkeit der neuen Fahrzeuge.

Bombardier Transportation garantiert durch eine neue Instandhaltungs-Strategie eine besonders hohe Verfügbarkeit der Flexity-Wagen im täglichen Betrieb. Dabei werden defekte Komponenten nicht mehr am Fahrzeug repariert, sondern getauscht und anschließend in der Werkstätte repariert. Die ULF wiesen laut Bericht des städtischen Kontrollamts aus dem Jahr 2012 lange Stehzeiten für Instandhaltungsarbeiten auf, mit dem Abschluss des Gesamtumbaus der Hauptwerkstätte Simmering sollen diese Abläufe zuletzt optimiert worden sein.

Die Lieferung der Flexity

Im Jahr 2018 wird zunächst ein Vorserienfahrzeug geliefert und ein Jahr lang getestet, anschließend folgen die Serienfahrzeuge. Es besteht eine Option über 37 weitere Flexity, die abhängig von Netzerweiterungen und möglichen Intervallverdichtungen geordert werden. Eine Beschaffung längerer Fahrzeuge anstatt Intervallverdichtungen kommt nicht in Frage, weil die infrastrukturellen Gegebenheiten (Haltestellen, Stadtmöblierung, Werkstätte) nicht dafür ausgelegt sind und es für die Verkehrsorganisation ein Problem darstellt. ROBERT SCHREMPF


74
4004
856



Einst & Jetzt

Berlin-Mitte vor 50 Jahren: An der Leipziger Straße kommt an einem Werktag des Jahres 1965 an der links vom Fotografen befindlichen Ecke mit der Wilhelmstraße ein erst wenige Jahre alter und bereits heruntergekommen aussehender Reko-Dreiwagenzug der Linie 74 im ZZ-Betrieb vom Leipziger Platz an. Die Doppelbuchstaben „ZZ“ stehen für „Zeitkartenzug“, das hieß, dass nur noch im zweiten Beiwagen ein Schaffner mitfuhr.

Der Zug hatte die etwa 1,1 Kilometer lange Fahrt von dieser Straßenkreuzung aus bis zur Wendeschleife auf dem Leipziger Platz und zurück als Leerfahrt absolviert, denn nahe dem Leipziger Platz befand sich die Mauer, hier waren keine Fahrgäste zugelassen …

Das hinter der Bahn sichtbare Gebäude war 1935 als Reichsluftfahrtministerium gebaut worden, nach dem Krieg war es als Haus der Ministerien in Gebrauch, in ihm fand am 7. Oktober 1949 die Gründung der DDR statt. Knapp vier Jahre danach spielten sich in der Leipziger Straße dramatische Szenen ab, als sowjetische Panzer am 17. Juni 1953 den Volksaufstand in der DDR niederschlugen und viele Menschen den Tod fanden. Nach der deutschen Wiedervereinigung befand sich die Zentrale der Treuhandanstalt in dem Gebäude und heute hat das Ministerium für Finanzen hier seinen Sitz. Auf dem aktuellen Bild vom 30. November 2014 sind ebenfalls Schienen zu sehen, obwohl die letzte Straßenbahn die Leipziger Straße am 23. August 1970 befuhr. Die sichtbaren Schienen wurden 1994 als Vorleistung für eine geplante Straßenbahnlinie vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz verlegt.

Fotos: Graham Feakins (einst) und Bernhard Kussmagk („Jetzt“), Text: Bernhard Kussmagk

Die Steigung zur Station Herkules ist geschafft! Am 1. August 1961 hat der Tw 26 die Endstation der damaligen KVG-Linie 13 erreicht
WOLFGANG KRAMER, SLG. AXEL REUTHER

Kleinod mit großer Steigung

Die Herkulesbahn in Kassel ■ Von 1902 bis 1966 gab es in Kassel neben der normalspurigen Straßenbahn noch ein zweites straßenbahnähnliches Gleisnetz: Die Herkulesbahn im Westen der Stadt. Sie verkehrte als Kleinbahn auf Meterspur mit ganz eigenem Reiz …



Nur einen Teil der Sammlung von Sigurd Hilkenbach an Fahrscheinen der Herkulesbahn stellen diese drei ausgewählten „Billets" dar SLG. SIGURD HILKENBACH (3)



Das Empfangsgebäude an der Bergstation war eines der Wahrzeichen der Herkulesbahn, hier mit Tw 12 in den ersten Betriebsjahren SLG. LUDGER KENNING

Verblüfft schaute die Eisenbahnfachwelt zu Anfang des 20. Jahrhunderts zur Herkulesbahn nach Hessen! Neben dem Mischbetrieb von Straßenbahnwagen und Güterzügen sorgte die teils enorme Steigung der Strecke von elf Prozent für Verwunderung: Auf dieser verkehrten zweiachsige Straßenbahntriebwagen plus Beiwagen linienmäßig und ohne Zahnstange oder andere Hilfsmittel. Der Ingenieur und Unternehmer Gustav Henkel (1856–1941) hatte mit seinem Vertrauen auf die Adhäsionskraft recht behalten. Nachdem er vor der Jahrhundertwende ein Elektrizitätswerk fertiggestellt hatte, startete er 1901 mit dem Bau der elektrischen Kleinbahn in 1.000 Millimeter Spurweite. Gedacht war diese zunächst für kurze Güterzüge zum Transport von Kohle und später auch Basalt-Schottersteinen aus dem Habichtswald zum Güterbahnhof Wilhelmshöhe.

Beliebtes Verkehrsmittel für Sommerfrischler

Gustav Henkel als Erbauer der Eisenbahn hatte 1901 eine Konzession für 60 Jahre erhalten und leitete den Betrieb zunächst drei Jahre selbst. Der Verkehr begann nach der landespolizeilichen Abnahme am 7. November 1902 zwischen der Zeche „Vereinigte Glückauf" und dem Güterbahnhof Wilhelmshöhe. Schon ein halbes Jahr später kam dann am 27. April 1903 der Personenverkehr hinzu.

Betrieblicher Mittelpunkt waren das Depot Dönche und für den Personenverkehr die nahe gelegene Umsteigehaltestelle Luisenhaus (Druseltal). Von hier aus ging es talwärts zum Palmenbad und ab 1909 auch zum Kirchweg. Bergwärts konnten „Sommerfrischler" zum namensgebenden Herkules und ab 1919 auch zum „Hohen Gras" fahren. Außerdem war schon 1911 eine Strecke hinzugekommen, die vom Luisenhaus topografisch auf gleicher Höhe am Waldrand entlang zum Brasselsberg führte. Eine von Henkel geplante Verlängerung von der Friedensstraße in die Karlsaue kam aufgrund des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges nicht zustande. In guten Jahren beförderte die Herkulesbahn dabei bis zu 2,7 Millionen Fahrgäste, den Betrieb führte ab dem 12. Dezember 1905 die von Gustav Henkel gegründete Herkulesbahn AG.

Größte Ausdehnung 1918

Im Jahr 1918 hatte die Herkulesbahn mit dem Anschluss der Zeche „Roter Stollen" am „Hohen Gras" ihre größte Ausdehnung erreicht. Wenige Jahre später nahm sie zum „Hohen Gras" auch die Personenbeförderung auf. Die Kasseler Bevölkerung steuerte diesen auf 600 Metern Höhe liegenden westlichen Endpunkt der Herkulesbahn für Wanderungen und zum Wintersport sehr gern an. Am Palmenbad gab es eine Umsteigemöglichkeit von der regelspurigen Kasseler Straßenbahn zur meterspurigen Kleinbahn. Beide Gesellschaften konkurrierten allerdings um die Gunst der Ausflügler und bauten bzw. planten verschiedene Verlängerungen, um sich dafür Vorteile zu verschaffen.

Mitte der 1920er-Jahre erwarb die „Große Casseler Straßenbahn AG" die Aktienmehrheit an der Herkulesbahn. Daraufhin gliederte sie sich die Kleinbahn per 1. Januar 1927 als Betriebsteil mit getrennter Betriebsführung



Ein Erkennungsmerkmal der Herkulesbahn waren die markanten Güter-Trieb- und Beiwagen. Das Mittelführerhaus der Wagen entwickelte der Errichter der Kleinbahn – Gustav Henkel SLG. SIGURD HILKENBACH

ein. Anfang des Jahrzehnts von der Herkulesbahn aufgegebene Teilstrecken spurte die Straßenbahn AG auf 1.435 Millimeter um und nutzte sie für Einsatzfahrten.

Als die Kohlevorkommen im Habichtswald erschöpft waren und das Zechensterben in Kassel begann, reduzierte sich der Güterverkehr, so dass ihn die Straßenbahn AG auf dem Streckenteil zum „Hohen Gras“ im Jahr 1938 einstellte und 1940 stilllegte. Den Personenverkehr und Basaltsteintransport auf den übrigen Abschnitten führte die AG weiter, die 1939 zur Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) umfirmierte.

Autoverkehr Konkurrenz für Ausflugsstrecke

Im Zweiten Weltkrieg erlitt die meterspurige Kleinbahn nur wenige Beschädigungen, so dass sie nach der Besetzung Kassels durch die Amerikaner noch im April ihren Betrieb wieder aufnahm. Ende der 1950er-Jahre endete die Eigenständigkeit der Herkulesbahn unter dem Dach der KVG. Per Verschmelzungsvertrag ging sie vollständig in der Verkehrsgesellschaft auf.

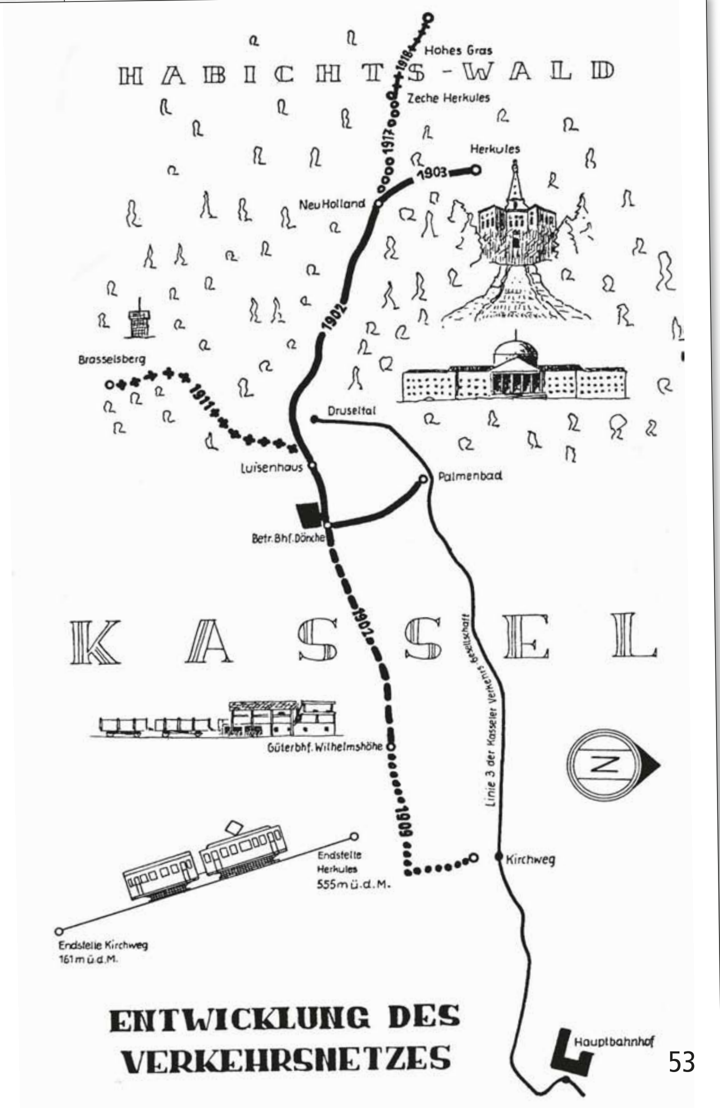
Im ersten Halbjahr 1961 gab die KVG den Güterverkehr auf der Herkulesbahn schrittweise auf, ehe sie ihn am 30. Juni 1961 gänzlich einstellte. Durch den damals anwachsenden Autoverkehr ging auch die Personenbeförderung auf dem Meterspurnetz zurück, so dass der Betrieb 1965 auf ein Reststück zwischen Luisenhaus und Herkules zusammenschrumpfte. Dieses Stück wollte die KVG aufgrund des Ausflugsverkehrs zum Herkules gerne erhalten und auf Normalspur umrüsten, um danach mit regelspurigen Straßenbahnwagen vom Druseltal zum Herkules weiterfahren zu können. Tatsächlich hatte der Einbau neuer und breiterer Schwellen begonnen, aber verschiedenen Entscheidungsträgern in Kassel erschien der Ausbau der Druseltalstraße wichtiger. Doch für eine Verbreiterung der Straße war die Aufgabe des Schienenverkehrs notwendig …! Daraufhin verkehrte die Herkulesbahn zwischen Kirchweg und Brasselsberg letztmalig am 30. November 1965, ehe die KVG das Reststück zwischen Luisenhaus und Herkules am 11. April 1966 ebenfalls stilllegte.

Pläne für neue Herkulesbahn

Seit 2002 bemüht sich der „Förderverein Neue Herkulesbahn Kassel e.V.“ um den Wiederaufbau eines Stückes Herkulesbahn.



LINKS Hochbetrieb am Luisenhaus! Am 27. Juni 1965 trafen sich hier die Tw 30, 16 und 26 an der Abzweigstelle. In den mittleren Wagen steigen gleich zahlreiche Fahrgäste in Richtung Herkules ein PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER



Die späteren Erweiterungen des Netzes der Herkulesbahn sind auf dieser Grafik gestrichelt festgehalten. Gut zu sehen der Umsteigepunkt Palmenbad zur regelspurigen KVG SLG. SIGURD HILKENBACH

Der Wagenpark der Herkulesbahn Kassel

Auf der Herkulesbahn kamen neben zweiachsigen Personentrieb- und -beiwagen auch vierachsige Gütertrieb- und -beiwagen zum Einsatz.

Werksneue Fahrzeuge zur Personenbeförderung beschaffte die Aktiengesellschaft nur bis zum Jahr 1909 (Triebwagen) bzw. 1925 (Beiwagen), danach gelangten bis zur Stilllegung der Strecken verschiedene gebrauchte Fahrzeuge in den Bestand der Kleinbahn. Von den Wagen aus Krefeld, Hamborn, Kassel und Solingen besaßen nur letztere Stahlaufbauten, die übrigen verfügten über hölzerne Wagenkästen.

Wie andere elektrische Klein- und Straßenbahnbetriebe versah auch die Herkulesbahn ihre Wagen mit stärkeren Motoren und veränderte die Aufbauten zum Beispiel durch Verglasen der Plattformen.

Für den als erstes im Jahr 1902 aufgenommenen Güterverkehr beschaffte die AG drei Plattformtriebwagen, die je sechs quer zur Fahrtrichtung aufgesetzte Behälter transportieren konnten. Das Fassungsvermögen der Stahlbehälter betrug jeweils 2,5 Tonnen. Die auf einem Gerüst in der Mitte der Triebwagen platzierten turmartigen Führerhäuser hatte Firmengründer Gustav Henkel konstruiert.

Großer Bestand an Güterwagen

In den Jahren 1920 und 1923 lieferten Henschel und die Waggonfabrik Gotha je einen neuen vierachsigen Gütertriebwagen; zwischen 1922 und 1924 baute die Werkstatt einen von der Filderbahn stammenden Triebwagen in einen vierachsigen Gütertriebwagen um, außerdem entstand ein zweiachsiger Gütertriebwagen aus einem Personentriebwagen.

Von 1918 bis 1922 lieferte Wegmann zwölf zweiachsige Güterbeiwagen zum Transport von jeweils drei Behältern, die ersten vier sogenannten „Zwischenwagen" waren ohne – die acht „Vorsetzwagen" mit Bremserhaus. 1924 folgte ein weiterer vierachsiger Güterbeiwagen nach.

Zur Eröffnung des Personenverkehrs standen im April 1903 drei kleine, leichte, von Lindner in Ammendorf gebaute Triebwagen mit offenen Plattformen zur Verfügung. Die beiden sogenannten „Verwandlungswagen" verkehrten bei warmer Witterung ohne Seitenwände als Sommerwagen. 1903 kam ein ganz offener Triebwagen dazu, der später jedoch einen geschlossenen Aufbau erhielt.

Nachdem die Strecke zum Kirchweg in Betrieb gegangen war, stieg das Verkehrsaufkommen stark an – Herbrand lieferte sechs größere Triebwagen mit verglasten Plattformen. Die Herkulesbahn baute sie später um, unter anderem verlängerte sie die Plattformen mit Schiebetüren. Von 1909 bis 1911 lieferte Herbrand noch drei kleinere Triebwagen nach Kassel. Den Tw 5 baute die Werkstatt der AG im Jahr 1909 versuchsweise zu einem Beiwagen um. Da der Bedarf damit noch immer nicht gedeckt war, beschaffte das Unternehmen sechs kleine, dreifenstrige Beiwagen mit offenen Plattformen von der Firma Herbrand. In den Jahren 1924/25 lieferte Wegmann sieben größere Beiwagen; drei von ihnen erhielten nach dem Zweiten Weltkrieg moderne Wagenkästen.

1924 trafen die ersten gebrauchten Fahrzeugen bei der Herkulesbahn ein: zwei Triebwagen aus Krefeld, 1938/39 folgten drei Triebwagen aus Hamborn, 1957 ein umgespurter Triebwagen aus Kassel sowie zwei Jahre später sechs moderne Verbandstyp-Triebwagen mit Stahlaufbau aus Solingen, weil der Fortbestand der Herkulesbahn gesichert erschien.

Um 1960 ließ die KVG die kleinen Trieb- und Beiwagen verschrotten, die größeren von 1964 bis 1966. Erhalten geblieben ist kein einziges Fahrzeug der Herkulesbahn.

Anstrich und technische Details

Bis Anfang der 1930er-Jahre trugen alle Wagen eine chromgelbe Lackierung mit dunkelgrünen Absetzstreifen; danach erhielten die Fahrzeuge einen elfenbeinfarbenen Anstrich mit dunklen Absetzstreifen. Die Beiwagen waren teilweise unter den Fenstern dunkelbraun holzvertäfelt.

Die Verbindung zwischen den Fahrzeugen übernahmen in den ersten Jahrzehnten Trompetenkupplungen mit Steckbolzen, ab 1959 ließ sie die KVG durch Albertkupplungen ersetzen. Zur Stromabnahme verwendete die Herkulesbahn zunächst Lyrabügel, ab etwa 1940 trugen die Wagen dann Scherenstromabnehmer. EOT/AM



Der Tw 34 gehört zu den drei 1921 von Wegmann in Kassel für die Herkulesbahn gebauten Personentriebwagen. Am 24. Juni 1953 hatte er bei Neu-Holland/Druseltal den Bw 74 im Schlepp PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

Der Bergpark Wilhelmshöhe mit dem Herkules trägt seit 2013 den Status „Weltkulturerbe“. An Besuchern fehlt es dort entsprechend nicht. Nach Möglichkeit könnte nun doch die einst angedachte Straßenbahnlinie 3 vom Druseltal zum Herkules weiterfahren.

Dazu gibt es ein von der Stadt Kassel 2007 in Auftrag gegebenes Gutachten. Während der Anfertigungszeit dieser Analyse änderten sich die Bewertungsmaßstäbe. War in der Nutzen-Kosten-Analyse anfangs ein Wert von besser als 1 zu erwarten, so wird dieser Wert nach den neuen Maßstäben nicht erreicht, was eine Realisierung der Wiederbelebungspläne erschwert. Der Faktor „Weltkulturerbe“ war zum Abfassungszeitpunkt des Gutachtens im Jahr 2010 übrigens unberücksichtigt geblieben.

Die Stadtverordnetenversammlung beauftragte danach den Magistrat der Stadt Kassel, nach anderen Finanzierungsmöglichkeiten für eine neue Herkulesbahn zu suchen. Hier endet im Moment die Geschichte der Herkulesbahn. Interessant ist, dass der Wiederaufbau dieser Bahn inzwischen sogar Konkurrenz bekommen hat. Ein potentieller Seilbahnbetreiber möchte eine Schneise in den Habichtswald schlagen lassen.

Ausblick auf neue Herkulesbahn der Zukunft

Die Trasse der Herkulesbahn wird nach wie vor freigehalten. Nur den kurzen steilsten Abschnitt würde man demnach etwas abweichend führen müssen, dann könnten bei acht Prozent Steigung auch heute alle Kasseler Straßenbahnen zum Herkules hinauffahren.

Der Förderverein Neue Herkulesbahn Kassel e.V. informiert über seine Aktivitäten übrigens auch im Internet – er ist unter www.neue-herkulesbahn.de erreichbar. Dort sind neben mehreren historischen Aufnahmen auch verschiedenen Fotomontagen zu finden, wie die Straßenbahn in Zukunft am Herkules enden könnte! DIETRICH MEIER/AM

Verwendete Quellen

- Dieter Höltge, Günter H. Köhler: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Hessen, 2. Auflage, Freiburg 1992
- G. A. Stör, Die Herkulesbahn in Kassel, Geschichte einer elektrischen Bergbahn, Kassel 1982
- Wolfgang Koch und Ralf Schmidt, Ab von Kassel, Hessisch Lichtenau 1993
- Wolfgang Kimpel, Kasseler Schienennahverkehr, Band 3, Hofgeismar 1991
- Wolfgang Kimpel, Straßenbahnen in Kassel, München 2002



Der aus Krefeld übernommene Tw 24 war am 24. Juni 1953 am Güterbahnhof Wilhelmshöhe mit einer Güterlore unterwegs
PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

RECHTS **Namensgebend für die straßenbahnähnliche Kleinbahn war die Herkulesstatue auf dem Oktogon im Bergpark Wilhelmshöhe. Wie die Oberleitung der Bahn ist sie aus Kupfer!** SLG. SIGURD HILKENBACH

Den Tw 30 der Herkulesbahn lieferte Wegmann 1922 an die Gesellschaft aus – hier wartet in den 1960er-Jahren auf Fahrgäste zum Herkules SIGURD HILKENBACH



Auf dem Schleudersitz

Erinnerungen an die Doppelgelenkwagen der EVAG ■ Sie trugen den respektlosen Spitznamen „Schüttelrutschen" – die zwölf 1959 aus Untergestellen von 24 Vorkriegswagen entstandenen Gelenkwagen mit schwebendem Mittelteil. Michael Krafft erinnert sich an eine seiner Mitfahrten

Entweder kaputt wie ein römischer Galeerensträfling oder voll fit, so fühlte sich der Essener Michael Krafft, wenn er in den 1960er-Jahren morgens die 15 Minuten mit einer „Schüttelrutsche" zur Schule fuhr. Der erste Teil seines Erlebnisberichtes der Fahrt vom 23. Mai 1966 illustrierte die technischen Beschreibung der 1959 von der Düwag für die Essener Verkehrs-AG (EVAG) gebauten Gelenkwagen mit schwebenden Mittelteil im vorigen STRASSENBAHN MAGAZIN. In dieser Ausgabe setzen wir nun seine Geschichte fort.

Wir erinnern uns: Wie jeden Tag benutzte der elfjährige Michael vom Rüttenscheider Stern zur Realschule für Jungen an der Haltestelle „Rubensstraße" in Essen-Holsterhausen die Linie 16. Bis zur Haltestelle Zweigertstraße begann sein nicht ganz klar fixierter Metallstuhl im Heck einer Schüttelrutsche bereits mehrfach zu kippeln; auf der Fahrt zur Haltestelle Landgericht hatte der von Straßenbahnen begeisterte Schüler dann Zeit für Personenstudien. Der dort mit der Magnetschienenbremse abrupt eingeleitete Bremsvorgang erzeugt nicht nur bei ihm einen kräftigen Adrenalinstoß, denn der an diesem Tag wie so oft dem Gelenkwagen beigegebene KSW-Beiwagen drückte kräftig von hinten … Ein zartes Wölkchen wehte danach an den Fenstern entlang und nach dem Öffnen der Falttüren roch Michael Kraft deutlich den verbrannten Sand.

Lebendige Erinnerungen an die Fahrt:

„Und weiter ging die Fahrt. Nach der Haltestelle Landgericht folgte ein leichter Rechtsbogen, dann etwa 50 Meter gerades Gleis, ein leichter Linksbogen und eine leich-



Am 9. Juli 1962 drängen sich die Fahrgäste im Essener „Schüttelrutschen"-Triebwagen 1709, der hier gerade den Platz vor dem Hauptbahnhof überquert
WILHELM ECKERT, SLG. WOLFGANG MEIER



Im April 1968 fährt eine Schüttelrutsche auf der speziell für den Verkehr zur Gruga eingerichteten Linie 32 in die damalige Haltestelle „Witteringstraße“ in Rüttenscheid ein
REINHARD SCHULZ

Im Jahr seiner Indienststellung (1959) nähert sich der Tw 703 dem Linksbogen am Porscheplatz – für die wenigen Reisenden im hinteren Wagenteil (links) heißt es gleich „Festhalten!“
WERNER STOCK, SLG. LUDGER KENNING

Auf dem Düwag-Werkshof glänzt 1959 der gerade fertiggestellte Tw 707 im besten Fotolicht. Hätten die Konstrukteure die schlechten Fahreigenschaften dieser Gelenkwagen voraussehen müssen?
DÜWAG, SLG. AXEL REUTHER



Übertreibt Textautor Michael Krafft in seinem Bericht? Sie können es herausfinden – fahren Sie noch heute „Schüttelrutsche“! Die EVAG unterhält den Tw 705, hier am 19. Oktober 2014 bei einem Sondereinsatz, als historischen Wagen BERNHARD MARTIN

te, nicht ganz gerade Steigung hinauf zu den Städtischen Krankenanstalten (heute Uni-Klinikum). An der Straba-Ampel leuchten zwei senkrechte weiße Punkte – ab geht die Post! Mit seinen vier Motoren kam die Schüttelrutsche schnell in Fahrt … schon in der ersten Kurve begann der Wagen gefährlich hin und her zu schaukeln, im folgenden Linksbogen knallte ich gegen die linke rückwärtige Fahrerseite. Ein Kinderwagen machte sich selbstständig und rollte gegen eine der Ausstiegstüren. Kindergeschrei ertönte.

Eigenwillige Bremskurbeln

„Halten Sie doch bitte ihren Kinderwagen fest, die EVAG haftet nicht für selbstverschuldete Unfälle“, tönte es vom Deckenlautsprecher her, dessen Stimme die des nervös gewordenen Schaffners wiedergab. Das Baby schrie zu den Klängen von vier Tatzlagermotoren weiter, dazu ein Schütteln, als würde man quer über ein Waschbrett gezogen – der Typ an der Kurbel blieb „cool“, wie man heute sagen würde. Seine vollbesetzte Karre schüttelte das gepeinigte Publikum hin und her. Unmittelbar vor der Einfahrt zur Haltestelle Krankenanstalten bremste der Mann mit der grauen Schirmmütze die Schüttelrutsche in gemäßigtem Modus ab – dennoch schlackerte der Wagen in den Rechtsbogen hinein, dann standen wir. Im morgendlichen Gewusel stiegen dann auch die Kettenraucher-Oma und die junge Blondine mit dem Kinderwagen aus und hinter mir füllte sich die Einstiegsplattform erneut. Der Schaffner stempelte wie wild seine Streifenkarten, blickte dann auf den von außen an der Hintertür angebrachten, runden Rückspiegel und schloss die Tür.

Jetzt wartete der Fahrer darauf, dass er nach rechts abbiegen konnte. Eine Ampel gab es 1966 am Klinikum noch nicht, Autos hatten Vorfahrt. Endlich schien alles frei zu sein. Der Herr der Kurbel löste die Handkurbel-Bremse, die ihre letzten Umdrehung ohne seine Hände vollzog (sah immer lustig aus) und zog die Fahrerkurbel in Richtung „fahren“. Plötzlich ein Ruck! Alles flog nach vorne. Mein schwerer Metallstuhl begann rückwärts nach hinten zu rollen. Warum wurde so etwas nicht festgeschraubt?

Der Fahrer klingelte wie verrückt, denn fast wäre er mit einem Mercedes 190 Diesel zusammengekracht. Der Fahrer der Ponton-Limousine hatte gerade noch der anfahrenden Schüttelrutsche ausweichen können. Doofer Kerl – von Rücksichtnahme hatte der Stern-Lenker wohl auch noch nie etwas gehört!?

Fliegende Schaffnerstempel

Die rechtwinklige Bogen am Klinikum hatte es sowieso voll in sich: Hatte die Spitze des Straßenbahnwagens die anschließende Gerade erreicht, beschleunigten die Fahrer meist stark. Hinten am Schaffnersitz stehende Fahrgäste drückte es dadurch oft gegen die linke Seitenwand. Manchmal flog auch der Schaffnerstempel in hohem Bogen davon – oder die Mappe mit den Fahrscheinen nebst Carnets machte sich selbstständig (falls sie nicht mit dem dafür vorgesehenen Gummiband auf dem Pult ordnungsgemäß gesichert war).

Extrem krass war dies aber im mitgeführten KSW-Beiwagen. Ich hatte oft das Gefühl, den haut’s jetzt aus den Gleisen. Man glaubt ja nicht, welche Power Fliehkräfte entfalten können …

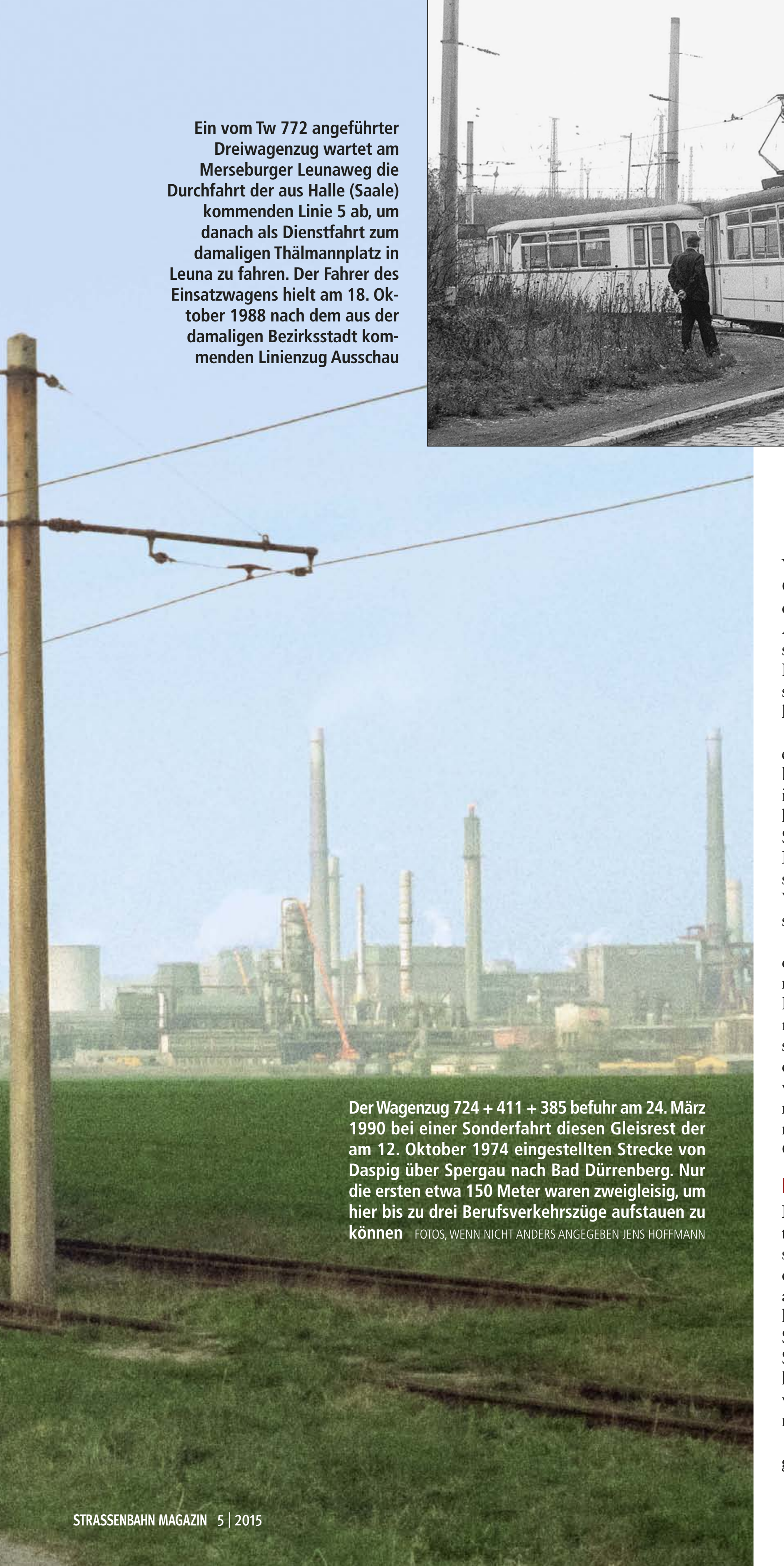
Hier hätten offene Türen wahrlich eine Ernst zu nehmende Gefahr dargestellt, aber anno 1966 waren immer nur Türen rechts der Fahrtrichtung unverschlossen. Meistens jedenfalls. Und in Linksbögen? Oh, oh … darf man gar nicht drüber nachdenken und doch haben wir alle überlebt. Das können sich jüngere Menschen von heute gar nicht mehr vorstellen.

Ja … dann kam noch „Holsterhauser Platz“ und danach die Haltestelle Rubensstraße. Hier war die Fahrt für mich dann zu Ende. Leider! Aber nach der Fahrt ist vor der Fahrt. Nämlich vor der nächsten Fahrt, morgen, am Dienstag, dem 24. Mai 1966. Darauf freute ich mich schon.“ Soweit der Erlebnisbericht des 11-jährigen Schülers. Wie alle Buben hat er vielleicht etwas übertrieben? Deshalb empfiehlt sich eine Fahrt mit dem Museumswagen 705! MICHAEL KRAFFT/AM

Sehnsuchtsort im Chemiedreieck?

Erlebnisse im Leuna-Berufsverkehr um 1990 ■ Der damalige Gestank in der Region Leuna/Merseburg ist wie der Einsatz von rostigen T2D und Gotha-Wagen längst Geschichte. Doch ein Leipziger Straßenbahner dokumentierte in den Wendejahren den Betrieb der Halleschen Verkehrsbetriebe auf ihrem südlichen Überlandbahnnetz





Ein vom Tw 772 angeführter Dreiwagenzug wartet am Merseburger Leunaweg die Durchfahrt der aus Halle (Saale) kommenden Linie 5 ab, um danach als Dienstfahrt zum damaligen Thälmannplatz in Leuna zu fahren. Der Fahrer des Einsatzwagens hielt am 18. Oktober 1988 nach dem aus der damaligen Bezirksstadt kommenden Linienzug Ausschau

Der Wagenzug 724 + 411 + 385 befuhr am 24. März 1990 bei einer Sonderfahrt diesen Gleisrest der am 12. Oktober 1974 eingestellten Strecke von Daspig über Spergau nach Bad Dürrenberg. Nur die ersten etwa 150 Meter waren zweigleisig, um hier bis zu drei Berufsverkehrszüge aufstauen zu können FOTOS, WENN NICHT ANDERS ANGEGEBEN JENS HOFFMANN

Unterhalten sich alte Eisenbahn- und Straßenbahnfreunde über ihre Fototouren, treffen sie sich häufig gedanklich an den selben Orten ihres Wirkens und schwelgen in Erinnerungen. Gern werden diese Stellen in der Literatur dann als „Sehnsuchtsorte“ verklärt. Für den Außenstehenden ist es sicher schwer zu verstehen, dass ein solcher „Sehnsuchtsort“ zu DDR-Zeiten ausgerechnet im mitteldeutschen Chemiedreieck Leipzig/Halle (Saale)/Bitterfeld liegen konnte.

Mit meinem Jahrgang 1968 erfolgte mein erster fotografischer Kontakt zur Merseburger Überlandbahn am 11. Oktober 1986 im Rahmen einer Sonderfahrt. Bei einer kleinen Fahrzeugschau im Merseburger Straßenbahnhof war damals auch der LOWA-Wagen 701 ausgestellt, obwohl diese Bauart zu diesem Zeitpunkt schon im Wesentlichen aus dem Linienverkehr verschwunden war.

Anderthalb Jahre danach gab mir ein anderer Straßenbahnfreund den Tipp: „Du musst es ja nicht jedem erzählen, aber in Halle fahren noch Gotha-Wagen.“ Das reizte mich! Aber wie verrückt musste man sein, um nach einem anstrengenden Frühdienst auf einer Leipziger „Rumbalotte“, wie wir unsere T57E nannten, die 35 Kilometer von Leipzig nach Bad Dürrenberg mit dem Fahrrad zu fahren, um mit viel Glück drei Hallenser T2D zu fotografieren?

Fahrschalter mit Wartburglenkrad

Die in Halle (Saale) damals noch eingesetzten Nachbauten des Gothaer T2-62 entsprachen dem letzten Entwicklungsstand der Gothaer Straßenbahnproduktion. Am auffälligsten war der über ein Wartburglenkrad bediente Unterflurfahrschalter StNFB 4 – kein Vergleich mit dem alten StNFB 1-Plattformfahrschalter älterer Gothawagen. Der Unterflurfahrschalter war viel feinstufiger und bei manchen Wagen mit dem „kleinen Finger“ zu bedienen.

Im Wageninneren warteten bequeme, mit grünem Kunstleder bezogene Sitze auf die

In Bad Dürrenberg angekommen, verlassen die Chemiearbeiter des VEB Leuna-Werke den Zweiachser-Zug, um im nahegelegenen Reichsbahn-Bahnhof in ihre Anschlusszüge Richtung Leipzig und Weißenfels/Naumburg umzusteigen oder nach Hause zu laufen

Fahrgäste, die alle in Fahrtrichtung saßen. Vorbei die Zeit der Sitzanordnung in Abteilform, die noch von den Zweirichtungswagen stammte. Die Sitzlehnen waren jetzt höher und bei den Doppelsitzen trennten drei senkrechte Kunstlederwülste die Sitzhälften.

Markantes Unterscheidungsmerkmal zum T2-62 waren die aus hellem, laminiertem Pressmaterial bestehenden Rückwände der Fahrerkabinen, deren abgerundete, in dicken Gummi gefasste Scheiben fast futuristisch wirkten. Die Hallenser T2D hatten sogar Türöffnertaster, nach deren Bedienung die Türen elektromotorisch aufschnarrten. Nachgerüstet wurde diese Einrichtung in Halle (Saale), um die häufigen Türschäden durch unsachgemäßes manuelles Öffnen durch die Fahrgäste einzuschränken.

Wagen im jämmerlichen Zustand!

Doch so modern die Wagen in ihrer Ausrüstung auch waren, äußerlich befanden sie sich Ende der 1980er-Jahre in einem jämmerlichen Zustand. Jahrelang waren sie nach Dienstende unter höchst aggressiven Umweltbedingungen in Merseburg im Freien abgestellt. Die meisten Interessierten waren im Jahr 1988 in dem Glauben, dass der Straßenbahnbetrieb in Halle (Saale) bereits ausschließlich mit Tatra-Wagen abgewickelt wurde. Wer kümmerte sich damals schon um den Berufsverkehr der Leuna-Werke?

Doch dieser gestaltete sich äußerst interessant! Nachmittags – also zur Feierabendzeit – begann im Merseburger Straßenbahnhof das große Ausrücken: Falls verfügbar, rollten Tatra-Traktionen zum Leuna-Haupteingang, um die Arbeiter nach Merseburg Süd und Halle-Ammendorf sowie nach Bad Dürrenberg zu bringen. Meist waren dies auch die Einsatzstrecken des „Wende-Großzuges“ 1031 + 150 + 1030.

Verlauf der heutigen Linien 5 und 15 nach Merseburg/Bad Dürrenberg mit aktuellen Stationsnamen; gestrichelt die Umgehungstrasse an der „Rössener Brücke“

GRAFIK: ROBERT SCHWANDL



Hochbetrieb vor dem Haupteingang der Leuna-Werke „Walter Ulbricht“: Während sich die Gotha-Wagen rechts füllen, fährt links der Zug der Linie 5 in Richtung Halle-Trotha in den Haltestellenbereich ein



Vor dem Ammoniakproduktionsbereich der Leuna-Werke fährt am 8. August 1990 ein Großzug am Gleisdreieck Leunaweg in Richtung Halle (Saale). Der 1971 gebaute T4D Nr. 924 existiert dort noch heute – als HTw 901 in Zweitbesetzung
INGMAR WEIDIG

Die Umweltsituation in der Region Leuna/Merseburg

Bei aller Herrlichkeit der 1990 noch erlebten Straßenbahn-Exoten herrschte in mir damals eine gedrückte Stimmung. In Merseburg war die Luft noch erträglich, obwohl die Szenerie von einem scharfen Geruch geprägt war, den ich am ehesten mit Katzen-Urin verglich. Wer den dortigen Verkehrsbetrieben die Schuld am damals erbärmlichen Zustand ihrer Wagen gibt, dem unterstelle ich, damals nicht in Merseburg gewesen zu sein. Regelrecht weggefaulte Dachrinnen und Deckleisten sowie die markanten Dreckspuren an den Seiten unterhalb des Bügels entstehen nun einmal, wenn man die Fahrzeuge jahrelang auf einer Freiabstellfläche in aggressive Luft und sauren Regen stellen musste.

Schlaflose Nächte bereitete mir ein Besuch der Schleife Schkopau-Bunawerke. Nicht nur, dass beim Laufen der Kalk unter den Füßen stiebte, an der Fahrleitung zur Haltestelle Korbethaer Straße befanden sich auch im Sommer geschätzte zwei Zentimeter „Raureif". In diesem schmalen Korridor östlich des Werkes rieselte der Kalkstaub am Stärksten ab. Nur ansatzweise lassen sich die Arbeitsbedingungen der „Buna-Pelzer", vor denen ich noch heute den Hut ziehe, am Karbidofen erahnen. Die Karbidproduktion auf Basis von Kalk und Braunkohle – einheimischen Rohstoffen – war nun einmal in der DDR für die Plasteproduktion dringend nötig.

Penetranter Gestank

Wer damals in einem größeren metallverarbeitenden Betrieb oder in einem Bahnbetriebswerk der Deutschen Reichsbahn arbeitete, kann sich sicher noch daran erinnern, dass es in einer Ecke des Werkes ekelhaft-penetrant nach Knoblauch stank. Dort war die Karbidschlammgrube. Dort wurde das Abfallprodukt der Herstellung des Schweißgases Acetylen aus Karbid und Wasser vor Ort im Entwickler gesammelt.*

Doch das war nur ein kleines Detail der Verwendung von Calciumkarbonat. Aus ökonomischen Gründen konnte in der DDR nicht auf die umfangreiche Nutzung der Karbidchemie verzichtet werden. Im Gegenteil: Sie wurde weiter ausgebaut, was die Gemeinde Schkopau in ein aus heutiger Sicht unvorstellbares ökologisches Desaster führte. Mit der politischen „Wende" und der damit verbundenen Währungsunion änderten sich auch schlagartig die wirtschaftlichen Voraussetzungen. Das auf Erdölbasis hergestellte Ethylen, das in vielen Anwendungsbereichen, vor allem in der Plasteproduktion, das Azetylen ersetzen konnte, kostete jetzt nur noch ein Viertel der gleichen Menge Azetylen. Und so erlosch schon im Juni 1991 der letzte Karbidofen der Bunawerke aus Gründen der Unwirtschaftlichkeit.

*Zum Begriff des Entwicklers und der Funktionsweise siehe im Lehrbuch der Deutsche Reichsbahn „Dampflokomotiven, Lokomotivbetrieb, Heft 2: Die baulichen und maschinellen Anlagen des Bahnbetriebswerkes, Fachbuchverlag Leipzig 1955, Seite 46ff.

Dieser bemerkenswerte Tatragroßzug in Zusammenstellung T4D/B4D/T4D entstand Anfang 1986, um bei Baumaßnahmen einen leistungsfähigen Zweirichtungszug zur Verfügung zu haben.

T4D beidseitig mit Türen!

Dieser Umbau war sehr aufwändig und entstand in Zusammenarbeit mit den Dresdner Verkehrsbetrieben. In Halle – wie auch in Dresden – bauten die Schlosser in die Triebwagen sogar jeweils zwei linksseitige Türen ein, so dass die Fahrgäste in alle drei Wagen steigen konnten. Das klingt für den Außenstehenden banal, technisch war dieser Umbau jedoch eine Herausforderung! Gegenüber der Tür 2 des Tatras befinden sich viele Schaltschütze und der Motorgenerator. Wie bereits bei den 1983 bzw. 1984 entstandenen Zweirichtungs-T4D Nr. 901 und 902 mussten deshalb spezielle, schmalere Türflügel für die linken Mitteltüren angefertigt werden. Um im dritten Einstiegsraum über genügend Platz zu verfügen, entfernten die Werkstattmitarbeiter der Halleschen Verkehrsbetriebe die dritte rechte Tür.

T2D letzte Reserven!

Diesen Großzug nutzte das Unternehmen häufig für den Berufsverkehr in Richtung Merseburg Süd. Durch die mit den Gleisdreiecken am Industrietor und am Karl-Marx-Platz (heute Pfalzplatz) angebundene zweigleisige „Ausrückestrecke" über die Rössener Brücke konnten die Wagen freizügig bereitgestellt werden. Diese großzügige Wendemöglichkeit schufen die Verkehrsbetriebe 1972, nach 1990 ist sie jedoch längst zurückgebaut worden. Nicht zu unterschätzen war auch der Berufsverkehr der Schkopauer Buna-Werke in Richtung Halle-Ammendorf sowie in Richtung Merseburg. Die letzten Reserven für diese Nachfrage waren die T2D/B2-62-Dreiwagenzüge. Am Gleisdreieck Leunaweg warteten sie die Durchfahrt der Linie 5 ab. Dahinter ging es als Dienstfahrt zum Thälmannplatz in Leuna – direkt vor das Haupteingangstor des VEB Chemische Werke „Walter Ulbricht" (heute entsprechend Station „Am Haupttor"). Dort warteten die Fahrer, bis alle Plätze des



Er war eine der Besonderheiten in Halle (Saale): Der aus Tw 1030, Bw 150 und Tw 1031 gebildete „Wendegroßzug“, hier am 18. Oktober 1988 am Leunaweg

Hintergrund: Ein Bügel oder zwei?

Die Nachbarstädte Halle (Saale) und Leipzig im technischen Vergleich

Als die DDR um 1970 die ersten Tatrawagen vom Typ T4D aus der CSSR importierte, entstanden für die hiesigen Verkehrsbetriebe zahlreiche technische Probleme. Eines davon war die Weichensteuerung. In der DDR war die fahrstromabhängige Weichensteuerung System Thode weit verbreitet. Der Weichenstellkontakt bestand bei diesem System aus einem etwa einen Meter langen Fahrdrahtstück, dem sogenannten Weichenschlitten, das elektrisch isoliert wenige Zentimeter tiefer parallel zum Fahrdraht befestigt war und den Bügel von diesem abhob. Das für die Ansteuerung der die Weichenumstellung auslösenden Weichenspule verantwortliche Weichenschütz war elektrisch zwischen die Fahrleitungsspannung und den Weichenschlitten geschalten. Befuhr ein herkömmliches, fahrschaltergesteuertes Straßenbahnfahrzeug diese Fahrdrahtschleife mit einem eingelegten Fahrkontakt oder per Knopfdruck zugeschaltetem Weichenwiderstand, wurde der Stromkreis Fahrleitung-Weichenschütz-Weichenschlitten-Fahrmotoren/Widerstand-Erde geschlossen und das Weichenschütz betätigt.

Sollte keine Umstellung ausgelöst werden, befuhren die Wagen die Weiche daher „stromlos“ mit abgeschaltener Fahrgastheizung und ausgeschaltetem Kompressor bzw. Umformer/Motorgenerator.

Dieses System schloss aber den von den Tatrawerken vorgesehenen Traktionsbetrieb mit zwei angelegten Stromabnehmern aus. Die elektrischen Verbraucher des zweiten Triebwagens würden beim Befahren des Weichenstellkontaktes zur Umstellung der Weiche unter dem Wagenzug führen. Dieses Problem lösten die Verkehrsbetriebe auf unterschiedliche Weise. In Leipzig behielt man die Thode-Weichensteuerung bei, rüstete aber die Fahrzeuge um. Den Traktionsstrom leitete man über Kontakte der ESW-Kupplungen zum zweiten Triebwagen, dessen Bügel abgezogen und mit zwei Karabinerhaken gesichert wurde. Wegen der größeren Stromaufnahme wurden die Pantographen der Wagen mit zwei Schleifkohlen ausgerüstet.

Die Lösung in Halle (Saale)

In Halle (Saale) ging man einen anderen Weg. Die Hallenser entwickelten bereits 1970 die erste induktive Weichensteuerung der DDR und ließen sie sich patentieren! Doch hier steckt der Teufel im Detail. Denn die in der Fahrbahn eingelassene Empfängerspule könnte durch elektrische Felder vorbeifahrender Fahrzeuge, zum Beispiel bei Funkenflug zwischen Rad und Schiene durch Benutzung der Sandstreueinrichtung, beeinflusst werden und eine unbeabsichtigte Weichenumstellung auslösen. Heutzutage wird dies durch eine elektrische Verriegelung



LINKS Der „Wendegroßzug“ verlässt am 18. Oktober 1988 als Dienstfahrt vom Straßenbahnhof Merseburg kommend den Leunaweg in Richtung Rössener Brücke

RECHTS Auf der Umfahrungsstrecke über die Rössener Brücke wartet am 17. Juni 1988 am Karl-Marx-Platz in Leuna u. a. der „Wendegroßzug“ auf den Berufsverkehrseinsatz in Richtung Merseburg und Schkopau

UWE BERGER, SLG. JENS HOFFMANN


Zweirichtungs-T4D Nr. 901 und 902: Die beiden Kurse der zwischen dem Dr.-Salvador-Allende-Platz in Merseburg (heute wieder „Hölle“) und Merseburg Süd verkehrenden Linie 15 begegnen sich an der Haltestelle Haeckelstraße

vermieden, die üblicherweise durch eine Ortungsspule oder einen durch Achskurzschluss gestörten Gleisstromkreis ausgelöst wird.

Doch 1970 war solche Technik noch völlig undenkbar. Man behalf sich mit einer passiven Verriegelung, gesteuert durch Fahrleitungskontakte. In Grundstellung war die Weiche verriegelt. Befuhr ein Straßenbahnwagen einen ersten Schleifdraht-Fahrleitungskontakt, wurde die Verriegelung aufgehoben und die Weiche konnte umgestellt werden. Ein zweiter Schleifdrahtkontakt verriegelte die Weiche vor dem Befahren wieder.

T4D mit zwei Bügeln

Die Hallenser Zweirichtungs-T4D Nr. 901 und 902 bekamen deshalb 1983/84 ihren markanten zweiten Bügel. Elektrisch war er völlig bedeutungslos. Der Bügel diente ausschließlich der Weichenentriegelung bei Rückwärtsfahrt. Umgekehrt musste der zweite Stromabnehmer des Zweirichtungs-Tatragroßzuges unbedingt abgezogen werden, da er aufgrund des größeren Abstandes zum führenden Bügel die Weichenverriegelung unter dem Wagen aufheben würde. Aus diesem Grund wurde die über das Dach geführte Traktionsstromleitung erforderlich. Der auf Fotos erkennbare „schlampig“ auf halbe Höhe abgezogene zweite Bügel des Großzuges zeigt, dass die Weichen im Überlandbereich für die Fahrten nach Merseburg Süd den Erfordernissen dieses Großzuges angepasst waren. Als die Leipziger Verkehrsbetriebe ebenfalls einen B4D zum Zweirichtungswagen umbauten, sparten sie sich die erwähnte Dachleitung, denn in den E-Teilen der ESW-Kupplungen der T4D existierten bereits die Traktionsstromkontakte und mussten nur am Beiwagen nachgerüstet sowie „durchgeschliffen“ werden.



Wagens besetzt waren. Die Weiterfahrt erfolgte dann ohne Halt nach Bad Dürrenberg.

Tatra-Wagen mit Schaffnern!

Bei meinen ersten Fototouren traute ich mich nicht, in eine solche Bahn einzusteigen, denn auf der Linie 5 fuhren noch Schaffner mit (!). Zwar hätte ich auch auf Dienstausweis mitfahren können, deren gegenseitige Anerkennung innerhalb der DDR-Verkehrsbetriebe gängige Praxis war, aber waren diese Fahrten nicht für die Leunawerker bestimmt? Erst später entdeckte ich die Schilder „OS – ohne Schaffner – mit Zahlbox“.

Nicht nur der im Tatra-Großzug von Wagen zu Wagen eilende Schaffner war 1988 schon ein Relikt aus längst vergangener Zeit, sondern auch das Wiedersehen mit einer Zahlbox nach mehr als zehn Jahren Abstinenz war für mich eine kleine Sensation. Zumal die Umstellung von Zahlbox auf das Entwertersystem in Halle (Saale) offiziell bereits 1980 erfolgt war. Das Tarifgefüge der Überlandstrecke war jedoch viel zu kompliziert, um es der Selbstbedienung der Fahrgäste zu überlassen. Die im Merseburger Stadtgebiet verkehrende Linie 15 und die Berufsverkehrskurse behielten noch bis 1991 ihre Zahlboxen. Außer in Berlin gab es das damals schon lange nicht mehr.

Ohne Halt nach Bad Dürrenberg

Im Jahre 1990 fuhr ich endlich einmal von Leuna nach Bad Dürrenberg mit. Ein Erlebnis, dass ich nie vergessen werde. Vor dem großen Eingangstor der Leuna-Werke bereitstehend, füllte sich der Wagenzug allmählich mit den Werktätigen, die nach einer anstrengenden Schicht schnell ihre vermutlich angestammten Plätze einnahmen und auf verschiedenste Weise in den Feierabenden starteten. Für sie war die Fahrt ein alltägliches Ritual. Ich stellte mich in die hintere linke Ecke des Wagens und verfolgte die Szenerie. Viel zu groß war mein Respekt gegenüber den Arbeitern, die mit Stolz auf ihren Betrieb die Chemieanlagen unter schwersten Bedingungen am Laufen hielten. Und: Auch wenn sie recht ordentlich gekleidet waren und es selbst nicht mehr wahrnahmen, man roch sehr wohl, wo sie herkamen …

Nach ein paar Minuten ging es dann los: Abfahrtsignal – Türen schließen. Schnell verließen wir die Leunaer Ortslage und im flotten Zweiachser-Takt ging es auf eigenem Bahnkörper nach Bad Dürrenberg. Wasserwerk Daspig – Kröllwitz – unser Wagen nahm von den Haltestellen kaum Notiz. Mit manchmal etwas mehr als dem erlaubten Tempo 40 durcheilten wir die Felder entlang der imposanten Kulisse der Leuna-Werke. Vor der Unterquerung der Eisen-

bahnlinie Leipzig – Weißenfels bremste der Fahrer kurz. Hier befanden sich noch die Reste des Abzweigs der ehemaligen Strecke nach Spergau. Hinter Fährendorf überquerten wir auf der imposanten Spannbetonbrücke die Saale und eilten der Endstelle Bad Dürrenberg entgegen.

Betrieb mit Tatra-Zweirichtungswagen

Gerade einmal zehn Minuten dauerte die Fahrt. Die Fahrgäste verließen den Wagenzug Richtung Bahnhof, um ihren Zug nach Leipzig zu erreichen. Ich beeilte mich noch, einen guten Fotostandpunkt zu finden, denn gleich rückte unser Straßenbahnzug als Dienstfahrt nach Merseburg ein. Dort endet sein Einsatz wieder auf der Freiabstellfläche des Straßenbahnhofes.

Je häufiger ich von nun an nach Merseburg fuhr, um so mehr fesselte mich dieses Schauspiel, zumal deutlich mehr Fahrzeuge vorhanden waren als gebraucht wurden. So tauchten immer wieder neue Wagennummern auf. Auch das „Rahmenprogramm“ war sehr interessant: Die Merseburger Stadtlinie 15 von Merseburg Süd zum damaligen Dr.-Salvador-Allende-Platz (heute wieder „Hölle“) konnte in der Innenstadt nicht über eine Schleife oder ein Gleisdreieck wenden. Ursprünglich waren hier meist die ältesten Zweirichtungswagen eingesetzt, bevor ab 1978 die ersten Tatra-Heck-an-Heck-Traktionen den Dienst übernahmen.

Ökonomisch waren diese Einsätze natürlich fragwürdig, konnten die Fahrgäste doch nur den jeweils führenden Wagen nutzen. Die Tatra-Werke in Prag sahen sich nicht in der Lage, den T4D als Zweirichtungswagen zu liefern. Die Halleschen Verkehrsbetriebe bauten deshalb zunächst 1983/84 in eigener Werkstatt die erwähnten Tw 901 und 902 zu „Zweirichtern“ um und bewiesen damit die Möglichkeit, einen solchen Wagen überhaupt herzustellen. Bis heute blieben diese zwei Exemplare die einzigen vollwertigen Zweirichtungs-T4D.



Während die Arbeiter am Thälmannplatz in Leuna einsteigen, pausiert der Fahrer des von der Umwelt gezeichneten Tw 793. In fünf Minuten beginnt die Fahrt ohne Halt nach Bad Dürrenberg

Abschiedsfahrten für Zweiachser 1990

Die Umweltbelastungen in der Region Leuna/Merseburg waren 1990 kaum noch erträglich – siehe Kasten auf der vorigen Doppelseite. Allgemein konnten die über Jahrzehnte auf Verschleiß gefahrenen Chemieanlagen in der Marktwirtschaft keinen Bestand haben, was mit dem Verlust tausender Arbeitsplätze einhergehen musste. Uns Straßenbahnfreunden wurde damit sehr schnell deutlich, dass dieser Wandel auch das Ende der Zweiachser in Merseburg bedeutete, brach doch deren Daseinsberechtigung mit dem Abbau der Beschäftigten in den Buna- und Leunawerken weg. Zudem kauften die Halleschen Verkehrsbetriebe gebrauchte GT4 aus Stuttgart und Freiburg (Breisgau), um verschlissene T4D zu ersetzen. Von den T2D war in dem Zusammenhang schon kaum noch die Rede. An deren von Straßenbahnfreunden organisierte Abschiedsfahrten 1990 erinnert ein Beitrag in einer der folgenden Ausgaben.

Jens Hoffmann

Verwendete Quelle:
Bodo-Lutz Schmidt: „100 Jahre elektrisch durch Halle“, hrsg. von Hallesche Verkehrs-AG 1991, noch erhältlich im Straßenbahnmuseum Halle (Saale)

Feierabend für den vom Tw 814 geführten Einsatzzug! Nach Ausstieg der Chemiearbeiter in der Wendeschleife Bad Dürrenberg verlässt der Zug vor dieser alten Gaststätte die Kleinstadt, um wieder in den Betriebshof Merseburg einzurücken



FOLGE 25
„Hirsch" in Kork bei Kehl am Rhein

Dieser von der Linzer Straßenbahn stammende Beiwagen dient vor dem Hotel-Restaurant „Hirsch" im Kehler Ortsteil Kork als „Raucherbähnle" ROBERT SCHREMPF

Das Raucherbähnle von Kehl-Kork im Kinzigtal

Auf Basis der deutschen Einheitsstraßenbahnwagen und KSW entstanden zwischen 1949 und 1951 in den Simmering-Graz-Pauker-Werken mehrere Beiwagen für die Linzer Straßenbahn. Einen dieser Zweiachser hat es 2008/09 von der Donau in den Kehler Ortsteil Kork unweit des Rheins verschlagen

Als im Jahr 2008 in Deutschland ein generelles Rauchverbot in der Gastronomie in Kraft trat, veranlasste dies das Hotel-Restaurant „Hirsch" in Kork (nahe Kehl am Rhein), nach etwas Außergewöhnlichem zu suchen. Ein alter Straßenbahnwagen sollte adaptiert als Rauchersalon vor dem Hotel an der Gerbereistraße 20 aufgestellt werden.

Einen geeigneten Wagen fand die Geschäftsleitung schließlich in Oberösterreich beim Club Florianerbahn. Dieser entschied sich auf Anfrage zur Abgabe des von der Linzer Straßenbahn stammenden Beiwagens 124, für den mangels eines überdachten Stellplatzes keine Aufarbeitung vorgesehen war. Mitentscheidend für die Abgabe war aber auch, dass die Verkehrsbetriebe „Linz AG Linien" noch über zwei bauartgleiche und betriebsfähige Beiwagen (Nr. 109 und 111) für Nostalgiefahrten verfügen.

Im Sommer 2008 holte das Hotel-Restaurant den Beiwagen ab und stellte ihn nach entsprechender Adaptierung im März 2009 am Gehsteig vor dem Hotel-Restaurant auf. Dabei erhielt der Beiwagen eine rote Phantasielackierung sowie anstatt der Holzlatten-Längssitze eine komfortable Inneneinrichtung mit Einzelsofas, Barhockern und Tischen. Aus dem Empfangsbereich des Hotel-Restaurants besteht ein direkter Zugang in eines der Wagenenden. Seither frönen im „Raucherbähnle" nicht nur Freunde von Tabakwaren ihrem Laster, sondern es verabreden sich auch nichtrauchende Gäste zum Aperitif oder auf einen Espresso im Bähnle.

Der Beiwagen entstammt aus einer Serie von 15 Triebwagen (Nr. 1 bis 15) und 26 Beiwagen (Nr. 101 bis 126), welche die damalige Elektrizitäts- und Straßenbahn-Gesellschaft Linz (ESG) zwischen 1949 und 1951 von den Simmering-Graz-Pauker-Werken beschaffte. Damit gelang es den Linzer Verkehrsbetrieben ESG trotz größter Lieferschwierigkeiten der heimischen Industrie den in den Kriegsjahren überbeanspruchten Fuhrpark zu modernisieren. Diese Zweiachser prägten über drei Jahrzehnte das Linzer Stadtbild. Mit der Beschaffung einer dritten Serie von Gelenktriebwagen stellten die ESG die letzten Holzkastenwagen 1986 ab. Der Bw 124 (Inbetriebnahme 9. Oktober 1951, Ausmusterung 10. April 1986) gelangte danach zur Museumsbahn St. Florian. ROBERT SCHREMPF



Am Tag der Arbeit

Trambetrieb in Wien am 1. Mai ■ Ab 1919 prägten festlich geschmückte Straßenbahnwagen jeweils am ersten Maitag das Wiener Stadtbild. Aber was war der Hintergrund dafür und warum fuhren die städtischen Straßenbahnen und Busse in Wien am 1. Mai erst ab 14 Uhr?

„Hoch der 1. Mai“ oder „Das rote Wien“ prangte in der Zwischenkriegszeit jeweils am 1. Mai an den Wagen der Straßenbahn – denn die sozialdemokratische Partei hatte (und hat) in Wien unter den Straßenbahnern traditionell viele Anhänger und Mitglieder. So verwundert es kaum, dass ein halbes Jahr nach dem Ende der Monarchie am 1. Mai 1919 erstmals die ersten Züge aller Linien festlich geschmückt die Betriebsbahnhöfe verließen und auf diese Weise bis in die Abendstunden im Linienverkehr unterwegs waren. Den Schmuck fertigten in den Tagen davor häufig Schaffnerinnen an, die dafür zum Teil vom Dienst freigestellt waren.

Übrigens nahmen die Schaffner ab dem 1. Mai 1919 kein Trinkgeld mehr an. Da es üblich war, das Trinkgeld mit dem Fahrer zu teilen, hoben die Verkehrsbetriebe an diesem Tag die Löhne der Fahrer auf das Niveau der Schaffner an.

In Straßenkämpfe verwickelt

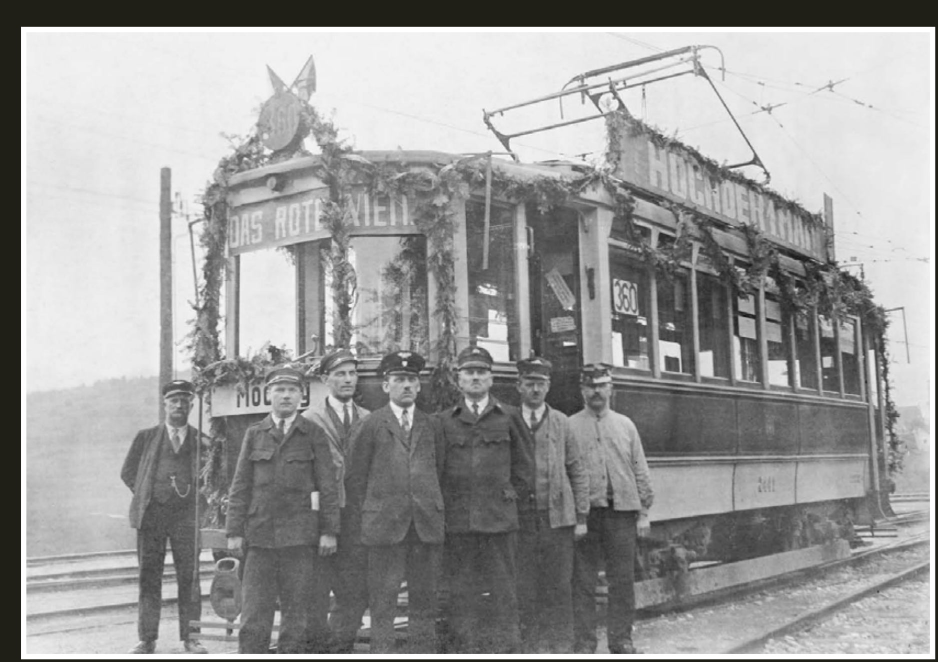
Viele Wiener Straßenbahner waren in der Zwischenkriegszeit nicht nur Mitglieder der sozialdemokratischen Arbeiterbewegung, sondern auch Mitglieder des Republikanischen Schutzbundes – der Wehrorganisation der Sozialdemokraten. Auf Seiten der Christlich Sozialen Partei stand dem Schutzbund die Heimwehr als waffentragende Wehrorganisation gegenüber. Ab Mitte der 1920er-Jahre kam es verstärkt zu – auch mit Waffengewalt geführten – Auseinandersetzungen zwischen Schutzbund und Heimwehr, was



Um 1950 posieren Straßenbahner der Remise Währing vor der Ausfahrt der ersten Züge stolz vor den Wagen der Linien 9, 41A, 42 und 41. Beachtenswert auch der geschmückte Bügel am Kobel-G-Triebwagen der Linie 41A



Im Bahnhof Hernals steht in den 1950er-Jahren der vom M-Triebwagen 4105 geführte geschmückte Dreiwagenzug am 1. Mai auf der Linie 43 zur Ausfahrt in Richtung Schottentor bereit. Kurz davor macht das Personal noch ein Erinnerungsfoto SLG. ERNST PLEFKA (3)



Der Tw 2441 vor der Ausfahrt auf der Linie 360 in Perchtoldsdorf. Dieser Triebwagen hatte in den 1930er-Jahren versuchsweise einen Siemens-Scherenbügel erhalten. Die seitlich angebrachten Winkeleisen sollten dem Fahrer helfen, das Lichtraumprofil breiterer Beiwagen abzuschätzen

letztlich im Februar 1934 in den österreichischen Bürgerkrieg führte. Im sogenannten Februaraufstand 1934 spielten Wiener Straßenbahner eine Schlüsselrolle, waren doch Straßenbahnremisen neben den Wiener Gemeindebauten wichtige Zentren und Sammelstellen für Schutzbündler. Nach dem raschen Zusammenbruch des Aufstandes kam es zu zahlreichen Verhaftungen und dienstrechtlichen Maßnahmen (Entlassungen und Pensionierungen) unter den Straßenbahnern. So wurde auch der Vizedirektor der städtischen Straßenbahnen, Johann Resch, am 13. Februar 1934 vom Dienst suspendiert und per 31. März 1934 pensioniert. Es gab aber auch standrechtlichen Erschießungen und Hinrichtungen. In der Folge waren zwischen 1934 und 1944 sozialistische Maiaufmärsche verboten und es gab in dieser Zeit bei der Straßenbahn auch keine geschmückten „Maiwagen“ mehr.

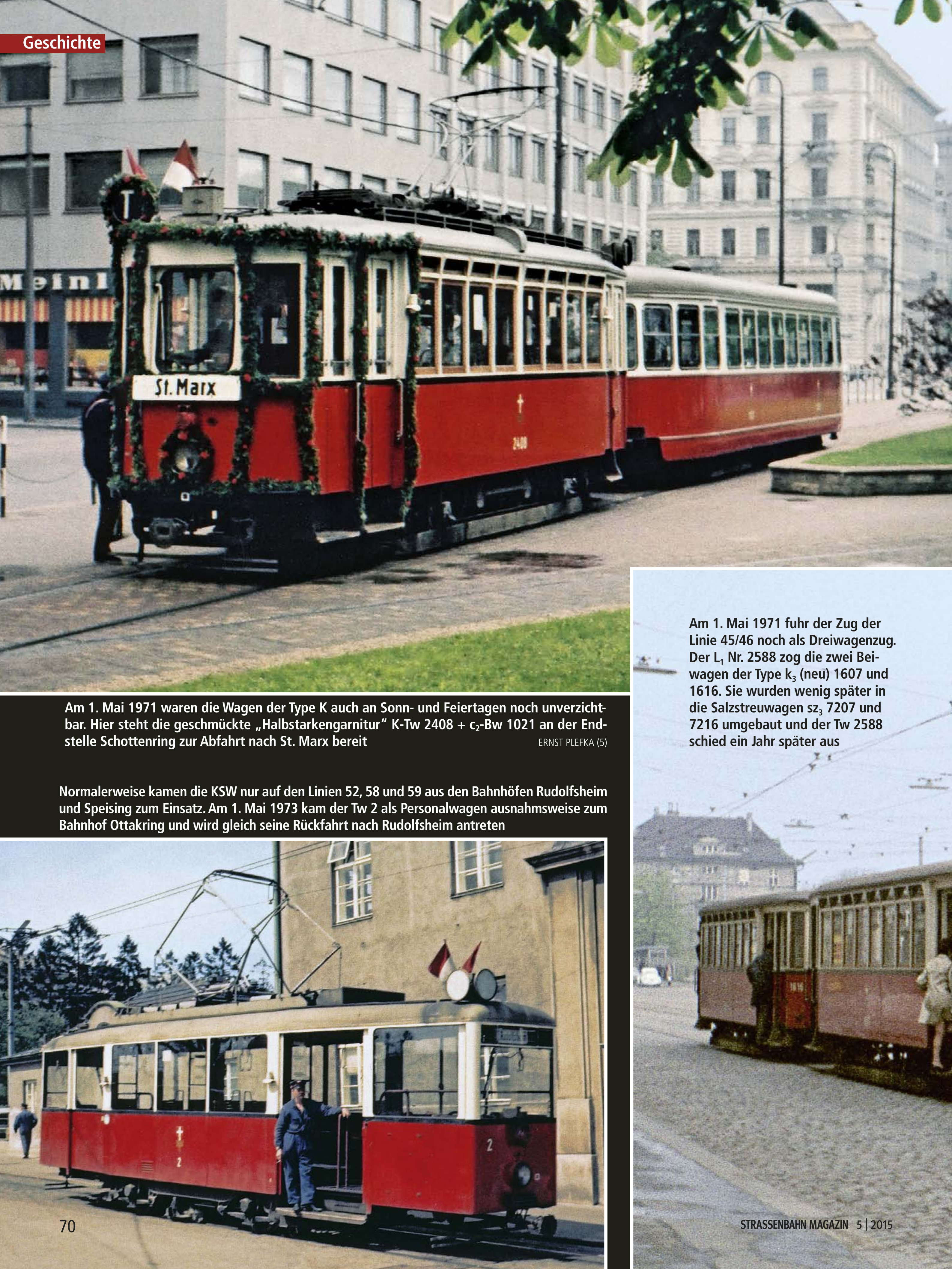
Betriebsbeginn gegen 14 Uhr …

Ab 1922 war der Betrieb der städtischen Straßenbahnen und Busse am Vormittag des 1. Mai zur Gänze eingestellt, um auch den Mitarbeitern der Wiener Verkehrsbetriebe die Möglichkeit zur Teilnahme an den sozialistischen Aufmärschen zu geben. Mit Ausnahme der Jahre 1934 bis 1944 fuhren daher bis 1998 in Wien am Vormittag des 1. Mai weder städtische Straßenbahnen noch städtische Busse, private Buslinien verkehrten hingegen nach Feiertagsfahrplan.

Textfortsetzung auf Seite 72 ▶

Der „Tag der Arbeit“

In vielen Ländern ist der 1. Mai als „Tag der Arbeit“ ein Feiertag. In seinen Ursprüngen geht das auf Arbeiterdemonstrationen zur Einführung des Achtstundentages im 19. Jahrhundert zurück. Ausgerufen auf dem Gründungskongress der 2. Internationalen 1889 fanden am 1. Mai 1890 auf der ganzen Welt erstmals Massenstreiks und Massendemonstrationen statt. In Österreich gab es die ersten Maikundgebungen 1893, zunächst gefolgt von Familienausflügen ins Grüne. Später gaben Arbeitgeber den 1. Mai häufig frei und 1919 erklärte ihn die Republik Österreich generell zum Staatsfeiertag. Traditionell findet bis heute in Wien am 1. Mai der große Aufmarsch der sozialdemokratischen Partei statt.



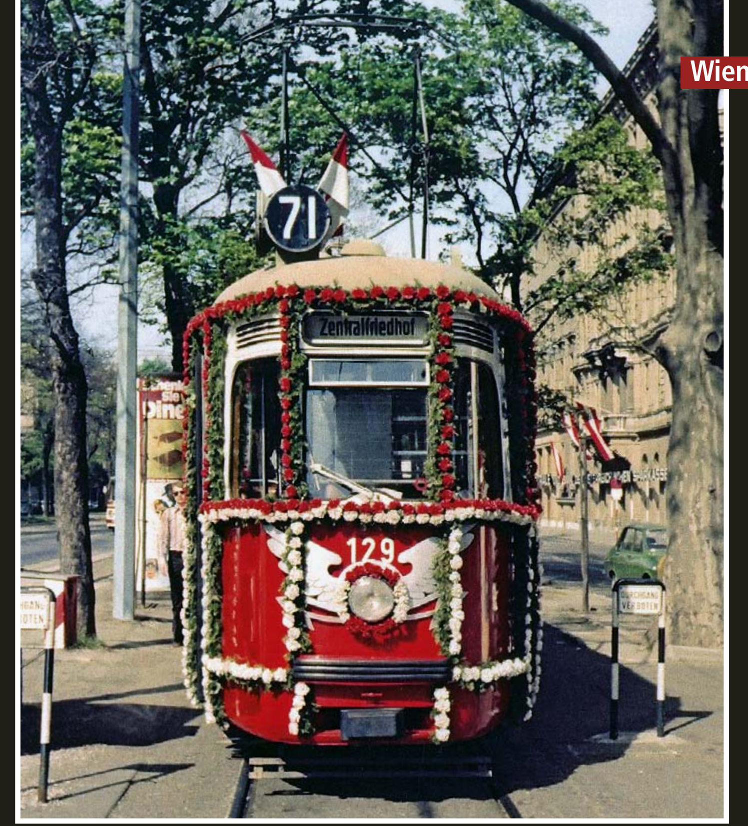
Am 1. Mai 1971 waren die Wagen der Type K auch an Sonn- und Feiertagen noch unverzichtbar. Hier steht die geschmückte „Halbstarkengarnitur" K-Tw 2408 + c_2-Bw 1021 an der Endstelle Schottenring zur Abfahrt nach St. Marx bereit ERNST PLEFKA (5)

Am 1. Mai 1971 fuhr der Zug der Linie 45/46 noch als Dreiwagenzug. Der L_1 Nr. 2588 zog die zwei Beiwagen der Type k_3 (neu) 1607 und 1616. Sie wurden wenig später in die Salzstreuwagen sz_3 7207 und 7216 umgebaut und der Tw 2588 schied ein Jahr später aus

Normalerweise kamen die KSW nur auf den Linien 52, 58 und 59 aus den Bahnhöfen Rudolfsheim und Speising zum Einsatz. Am 1. Mai 1973 kam der Tw 2 als Personalwagen ausnahmsweise zum Bahnhof Ottakring und wird gleich seine Rückfahrt nach Rudolfsheim antreten



Festlich geschmückt ist am 1. Mai 1973 der M-Triebwagen 4121 auf der Linie 5 unterwegs zum Praterstern, hier zu sehen in der schmalen Kaiserstraße im 7. Bezirk (Neubau)



Besonders schön geschmückt waren traditionell die Wagen aus dem Betriebsbahnhof Simmering. Dem C_1 Nr. 129 auf der Linie 71 an der Endstelle Schwarzenbergplatz steht der Schmuck am 1. Mai 1973 besonders gut





OBEN Auch auf der Wiener Stadtbahn gab es Maiwagen. Hier begegnen sich am 1. Mai 1977 die N1 Nr. 2944 (Zug 27) und Nr. 2945 (Zug 31) auf der Linie GD/DG in Meidling. Der vom Gürtel ankommende Zug mit Tw 2944 fährt als nächstes zur Wendeanlage

LINKS Am 1. Mai 1977 fährt der L_3 Nr. 460 mit einem c_3-Beiwagen auf der Linie ~~78~~ von der Hauptallee kommend über die Landstrasser Hauptstraße zurück zur Stadionbrücke

Betriebsbeginn bei der Wiener Straßenbahn war am 1. Mai also etwa um 14 Uhr ab den Endstellen und das bot Straßenbahnfreunden die einmalige Gelegenheit, Personalwagen und Korrespondenzfahrten, die normalerweise früh morgens zu unfotografierbaren Zeiten unterwegs waren, bei Tageslicht zu fotografieren. Als Korrespondenzfahrten werden in Wien Kurzführungen zu Betriebsbeginn mit teils abweichenden Linienführungen bezeichnet, um eine möglichst gleichmäßige Betriebsaufnahme auf den einzelnen Abschnitten langer Linien sicherzustellen. Einführungsfahrten dagegen sind Fahrten der Linienzüge zu ihren Linieneinsätzen, diese führen das reguläre Liniensignal seit Einführung der digitalen Anzeige allerdings nur mehr bei Wagen mit herkömmlicher Beschilderung.

Sehr interessant waren die Korrespondenzfahrten von jenen Remisen, die Buchstabenlinien betrieben. Diese Fahrten hatten den Zweck einer möglichst gleichzeitigen Betriebsaufnahme von verschiedenen Punkten des Netzes und waren daher häufig Kurzführungen mit eigener Liniennummer oder ungewöhnlichen Linienverbindungen.

Eine besondere Spezialität dabei war die sogenannte „Halbjahreslinie“ 22, die zwischen 1953 und 1966 und 1970/71 vom Bahnhof Vorgarten aus zwei Mal pro Jahr verkehrte und zwar am 1. Mai (kurzgeführte Züge der Linien B und Bk als Korrespondenzfahrten) und am 1. November (als Zentralfriedhofslinie tagsüber).

Außerplanmäßige KSW-Einsätze

Besonders bekannt war der Betriebsbahnhof Erdberg (heute das Verkehrsmuseum der Wiener Linien), von wo gleich mehrere Korrespondenzfahrten ihren Ausgang nahmen. Dementsprechend war die Gegend am 1. Mai von Straßenbahnfreunden auch regelrecht belagert. Die für die Buchstabenlinien J und T eingesetzten Korrespondenzfahrten als Linien 74, 75 und ~~78~~ (auf Signaltafel durchgestrichen) waren nur am 1. Mai zu einer fotografierbaren Zeit unterwegs. Die statt der Linie D an Sonn- und Feiertagen ganztägig fahrenden Linien 36 und 69 konnte man ja auch an anderen Sonn- und Feiertagen bzw. als Verstärkungswagen fotografieren.

Die Personalwagen des Bahnhofs Rudolfsheim fuhren gegen 13 Uhr unter anderem über die Linie 49 nach Hütteldorf und über die Linie 10 nach Ottakring sowie über die Mariahilfer Straße zum Gürtel. Das Werkstättenpersonal, das diese Personalwagen führte, verwendete um 1970 gerne KSW und so fuhr am 1. Mai 1973 der KSW Nr. 2 über die Linie 10 zum Bahnhof Ottakring, wo diese Type linienmäßig nie zum Einsatz kam.

Am selben Tag fuhr der KSW Nr. 30 nach Hütteldorf, dorthin verkehrten die KSW früher allerdings regelmäßig auf der Linie 52.

Die Linie 74 fuhr über die Schlachthausgasse und den Rennweg (Linie 71) zum Parkring und dann weiter über die Landstrasser Hauptstraße (Linie T) zum Betriebshof Erdberg.

Die Linie 75 nahm ihren Weg ebenfalls über die Schlachthausgasse und den Rennweg (Linie 71) zum Parkring und fuhr danach über die Erdbergstraße (Linie J) zurück zum Betriebshof Erdberg.

Die Linie ~~78~~ stellte die Verbindung vom Betriebshof Erdberg über Erdbergstraße und die Kundmanngasse zur Prater Hauptallee dar, von wo sie dann über die Hinte-



1973 fuhr die Linie T bereits mit L_3+c_3-Garnituren und der Beiwagen war schaffnerlos. Am 1. Mai 1973 steht der L_3 Nr. 451 mit dem c_3 Nr. 1181 auf der Linie 74 in der Schlachthausgasse und wird sich nach seiner Rückfahrt über den Parkring in den Auslauf der Linie T einreihen ERNST PLEFKA (3)

re Zollamtsstraße – Landstrasser Hauptstraße und Erdbergstraße zurück zum Betriebshof Erdberg fuhr. Per 1. Dezember 1973 stellten die Verkehrsbetriebe alle Einführungs- und Schlussfahrten von der Linienbezeichnung mit Nummern, die den Wienern seit Jahrzehnten bekannt waren, auf nichtssagende durchgestrichene Buchstabenlinien um. Die Linien 36 und 69 wurden somit zu D̸, 74 zu T̸ und 75 zu J̸. Somit gab es ab 1. Dezember 1973 an Sonntagen, wenn die Linie D nicht durchgängig zwischen Nußdorf und Südbahnhof verkehrte, zwei getrennte Linien D/ zwischen Nußdorf und Börse (vormals 36) und zwischen Schwarzenbergplatz und Südbahnhof (vormals 69).

Fotomotive in Depots und auf Strecke

Vom Bahnhof Ottakring setzten die Verkehrsbetriebe die Linie 45/46 ein, die vom Joachimsthalerplatz über die Linie J (Strecke 45) zum Ring fuhr und dann über die Linie 46 zurück nach Ottakring. Im normalen Frühverkehr oft nur mit Solowagen betrieben, kamen am 1. Mai meist Dreiwagenzüge zum Einsatz, um die Teilnehmer des Maiaufmarsches am Ring zu befördern. Am 1. Mai 1971 fuhr der vom L1 2588 geführte Dreiwagenzug mit Beiwagen der Type k_3.

Nachdem interessierte Straßenbahnfreunde diese Einführungsfahrten fotografiert hatten, konnten sie sich den geschmückten Zügen widmen. Wie erwähnt, waren die ersten von jedem Betriebsbahnhof ausfahrenden Züge jeder Linie festlich geschmückt und zum Teil mit Parolen versehen. Stellten zwei Remisen den Fahrzeugpark einer Linie, gab es daher auch zwei geschmückte Maiwagen. Vor der Ausfahrt der Züge versammelten sich früher die Straßenbahner häufig für ein Erinnerungsfoto vor den Wagen.

1998 letzte Sonderregelungen

Im Jahr 1998 beschloss der Wiener Gemeinderat, mit der Tradition des betriebsfreien Vormittags am 1. Mai zu brechen und den ganzen Tag nach normalem Feiertagsplan zu fahren. Dagegen legte sich die Gewerkschaft quer und setzte einen Betriebsbeginn wie gewohnt ab 14 Uhr durch. Da der normale Betrieb jedoch bereits in den Medien angekündigt war, mussten die Verkehrsbetriebe in aller Eile einen Notverkehr mit privaten Busunternehmern auf den Nachtbusstrecken bis 14 Uhr organisieren. Als die nachmittags ausgerückten Straßenbahnwagen am Abend des 1. Mai 1998 in die Remisen einzogen, war ein interessantes Kapitel der Wiener Straßenbahn nach fast acht Jahrzehnten zu Ende gegangen. Seit 1999 findet am 1. Mai regulärer Feiertagsverkehr statt und die geschmückten Wagen sind Geschichte.

ERNST PLEFKA

Literaturhinweise und Quellen

- Walter Farthofer: Tramway Geschichte(n); ÖGBVerlag 2012
- Alfred Laula, Alfred Rosenkranz: Wiener Straßenbahnwagen, Technik und Fotos, Verlag Slezak 1983
- Hans und Peter Lehnhart: Eingestellte Straßenbahnlinien in Wien, Phoibos Verlag 2009
- Harald Marincig: Auf Schienen durch Wien, Verlag Pospischil 1995
- Harald Marincig: Die Wiener Linien, 140 Jahre öffentlicher Personennahverkehr in Wien, Verlag Bahn im Film 2005
- Alfred Rosenkranz: Wiener Straßenbahnwagen, Listen 1865–1982, Verlag Slezak 1983



Zu Ehren des Fußballers Toni Turek organisierte die Rheinbahn 2006 einen Korso, bei dem der „Teufelskerl" auf einem Schienentransportwagen gezeigt wurde. Uwe Rohloff baute das H0-Modell

Kleine Arbeitstiere

Oft alt, aber doch unentbehrlich ■ Die wenigen Fertigmodelle zwingen zum Selbstbau. Wie beim Vorbild gibt es auch im kleinen Maßstab eine große Vielfalt an Dienstfahrzeugen

Traditionell lädt die deutschsprachige Sektion der Tramway & Light Railway Society (TLRS) parallel zur Spielwarenmesse zu ihrem jährlichen Modelltram-Wochenende nach Nürnberg ein. Zum zwölften Mal trafen sich jetzt wieder Modellbahner und interessierte Besucher im historischen Straßenbahndepot St. Peter. „Arbeitstriebwagen – Vorbild und Modell" war das diesjährige Motto. Das Thema widmet sich den unermüdlichen Arbeitstieren der Verkehrsbetriebe, die vielfach im Dunklen ihre Arbeit verrichten müssen, um den Betrieb aufrecht zu halten.

Sind Fahrzeuge des Personenverkehrs in der Regel neu, so dient der Dienst als Arbeitswagen in vielen Fällen dazu, brauchbare Fahrzeuge so lange zu nutzen, bis sie völlig verschlissen sind und eine Aufarbeitung nicht oder kaum noch möglich ist. Fabrikneue Arbeitsfahrzeuge sind selten. Dies gibt aber oft die Möglichkeit, einen Fahrzeugtyp länger zu erhalten. Beim Vorbild sind einige his-


Für den Kohlenverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg mussten auch normale Personentriebwagen herangezogen werden. 3-D-Modell von Mandorf


Damit sich bei der TLRS-Ausstellung auch etwas bewegte, hatten die Nürnberger Modulfreunde besonders für Kinder ihre Anlage aufgebaut



Aus dem Üstra-6000 von Halling hat Wolfgang Mönch diesen Leipziger Schleifwagen gebaut. Dafür wurden u. a. die Fenster bündig verschlossen



Dieser römische H0-Tw beweist: Nicht alle orangfarbenen Fahrzeuge sind Aw. 3-D-Druck von Guido Mandorf und René Felgentreu



Die Reutlinger Straßenbahn baute in den 1960er-Jahren einige Triebwagen in orangefarbene Arbeitswagen um. Berthold Dietrich-Vandoninck hat sein H0-Modell grün lackiert



K.-P. HASSELBACH

Das Vorbild dieses kleinen Schneepflugs wurde im letzten SM (S. 42) vorgestellt. Das H0-Modell stammt von Manfred Beyer von den Modell- und Eisenbahnfreunden Karlsruhe (MEK)



Berlins alte Berolina-Triebwagen fuhren nach dem Krieg noch einige Jahre als Arbeitswagen durch die frühere Reichshauptstadt. René Felgentreu baute das H0-Modell ohne 3-D-Druck

torische Fahrzeuge für den Linieneinsatz aus Arbeitswagen zurückgebaut worden und erstrahlen wieder in einer bemerkenswerten Pracht.

Messing aus Südostasien

In der Modelltramszene bekannte Modellbauer zeigten in Nürnberg ihre Modelle, die oft Eigenbauten sind, und gaben dem Besucher so die Möglichkeit, einen Überblick über die unterschiedlichen Fahrzeuge aus Europa und Übersee zu bekommen. Einer von ihnen ist Werner Jurkowski aus Berlin. Sein Sammelgebiet sind die einst zahlreichen Interurbans in den USA, von denen er mehrere Arbeitswagen präsentierte. Typisch ist, dass es sich hierbei in der Regel um Messingbausätze aus südostasiatischer Fertigung handelt.

Aus Norddeutschland kamen Helmut Gieramm und Hans-Peter Nast, die neben Fahrzeugen aus ihrer Heimat auch Modelle aus Großbritannien zeigten. René Felgentreu, der als Initiator schon lange vor der Veranstaltung aktiv wurde, stellte Arbeitswagen der Berliner Verkehrsbetriebe aus und zeigte am Beispiel eines römischen Niederflurwagens, dass nicht jedes orange Fahrzeug ein Arbeitswagen sein muss.

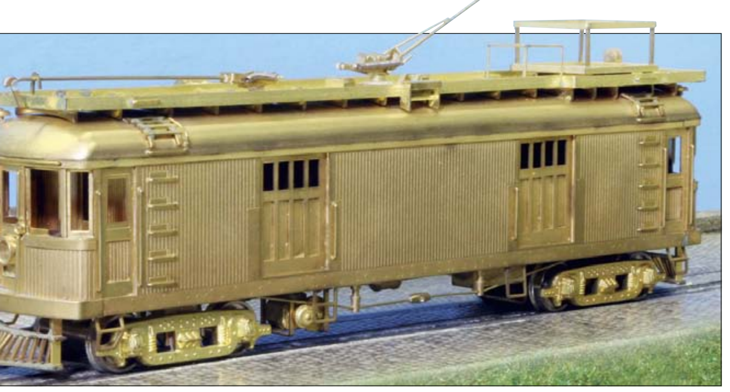
Aufgrund ihrer historischen Entwicklung ist die Üstra aus Hannover eine große Fundgrube für die unterschied-



Ein H0-Güterzug der Rheinischen Bahngesellschaft. Der Tw diente nach dem Krieg auch dem Personenverkehr. 3-D-Druck von Guido Mandorf



Holger Ott baute aus einem Bierkasten-Werbemodell (kl. Foto) einen H0-Arbeitswagen der Bogestra, der hier einen schweren Betonträger zu einer Baustelle transportiert OLGA BANDELOWA (24)



Dieses Tower Car der Pacific Electric fertigte Werner Jurkowski aus einem Messingbausatz. Er belässt seine H0-Modelle meistens unlackiert



Aus einem Bec-Kits-Bausatz entstand der Arbeitswagen 8040 der Hamburger Hochbahn. Nicolai Schmidt orientierte sich dabei an alten Fotos



Als narzissengelber Dienstwagen beendete dieser Hannoveraner Holzwagen seine Einsatzzeit. Wolfgang Mönch verwendete auch für dieses H0-Modell eine Grell-Bierkastentram



Dieser Turm-Lkw aus den 1920er-Jahren ist Vorbildern in Düsseldorf und Freiburg nachempfunden. Als Basis verwendete Berthold Dietrich-Vandoninck ein Modell von Roßkopf



Florian Schmidt nahm einen Bec-Kits-Bausatz des Hamburger T-Wagens und baute daraus einen H0-Schörling-Schleifwagen der 1950er-Jahre der Nürnberg-Fürther Straßenbahn

lichsten Arbeitsfahrzeuge, denn ein großes Geschäftsfeld war der Güterverkehr in Umland von Hannover. Wolfgang Mönch bot einen großen Überblick über die unterschiedlichsten Fahrzeuge. Gerade die zahlreichen Typen der Zugmaschinen waren ein Hingucker, denn Mönch zeigte seine Modelle auch in voller Fahrt. Der zeitgleich nach Nürnberg verliehene Schleifwagen 808 der Üstra war an diesem Tag vor den Hallen von St. Peter abgestellt und bot so auch die Möglichkeit, das Vorbild mit dem Modell zu vergleichen.

Güter auf Meterspurgleisen

Aus Nordrhein-Westfalen waren Holger Ott und der Autor dieses Berichts angereist, die einen Einblick in die Arbeitsfahrzeuge der Landeshauptstadt Düsseldorf, des Ruhrgebiets und des Bergischen Lands gaben. Stark vertreten war auch hier der Güterverkehr, diesmal auf Meterspur mit eigenen Fahrzeugen oder mit Rollwagen. Bei der Düsseldorfer Rheinbahn findet sich einer der ältesten deutschen Arbeitswagen; ein Zweiachser von 1925, der noch heute mit seinen zwei Schneeräumern dafür sorgt, dass auch bei Schneefall die Straßenbahngleise Düsseldorfs frei bleiben. Aus Bayern kam Berthold Dietrich-Vandoninck, der die Münchener Besonderheit der Bücherstraßenbahn präsentierte. Daneben zeigten auch einige Besucher ihre Arbeitswagenmodelle.

Die TLRS-Veranstaltung beinhaltete mehrere Vorträge. Wolfgang Mönch berichtete über die Üstra. Guido Mandorf zeigte drei unterschiedliche Güterverkehrsarten im Bergischen Land. Werner Jurkowski sprach über amerikanische Fahrzeuge und Helmut Gieramm rundete mit einem Überblick über Arbeitsfahrzeuge der britischen Insel ab.
Unterstützt wurde die TLRS-Veranstaltung auch von den Nürnberger Modulfreunden, die mit ihrer Tramanlage großen Betrieb im Kleinen machten. GUIDO MANDORF



Bis 1958 setzte die hannoversche Üstra solche Güterzüge ein. Wolfgang Mönch verwendete für seinen H0-Zug Teile verschiedener Hersteller. Der Wagenkasten der Bockmaschine entstand aus einem Wiener m³-Beiwagen, der Unterbau stammt von Hamann, der Antrieb von Halling. Die Güterwagen bestehen vorwiegend aus Teilen von Bemo



Dieser Brüsseler Schlepp- und Werkstatt-Tw entstand aus einem H0-Resinmodell von Holger Dietrich. Das Vorbild war einst ein Holzwagen



Diese Sweeper von McGuire-Cummings fuhren auch in Amsterdam. Das H0-Messingmodell (Kumata-Bausatz aus Japan) gehört Werner Jurkowski



Üstra-Schienenschleifer 808 von 1937 entstand nach Unterlagen von Wolfgang Mönch und Guido Mandorfs H0-Konstruktion im 3-D-Druck



Sprinkler kamen im Staat New York im Sommer gegen Staub und für Abkühlung zum Einsatz. Japanisches H0-Messingmodell (Fomras)



Helmut Gieramm hat das 00-Kartonmodell des Blackpooler Schienenschleifwagens 752 von Pete Watson verfeinert und motorisiert



Beim Vorbild werden für diesen Vorstellschneepflug der Rheinbahn noch heute Düwag-Fahrzeuge vorgehalten. Selbstbau von Guido Mandorf



Kein Modellstraßenbahner ohne Handy: Wolfgang Mönch (l.) und Guido Mandorf (r.) waren auch während der Ausstellung immer gut erreichbar

Forum

Leserbriefe · Medien · Termine

☏ 0 89 – 13 06 99-720
0 89 – 13 06 99-700
redaktion@geramond.de
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · 80702 München

■ **Ihre Seiten:** Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

Zu „In DDR stillgelegte Betriebe" (SM 4/2015)

Drei abgebildete Wagen erhalten

■ Im Beitrag über die zu DDR-Zeiten stillgelegten Betriebe ist die Bildunterschrift einer Aufnahme aus Eisenach nicht korrekt. So wurden die vier auf der Aufnahme auf Seite 63 abgebildeten Triebwagen nicht alle zerlegt, sondern erfuhren teilweise eine Weiterverwendung. So gelangte der Tw 19 am 12. März 1976 nach Jena, wo er am 26. März erstmals zum Einsatz kam. Mit seiner neuen Betriebsnummer 26 nahm er im April 1976 an der Festveranstaltung „75 Jahre Straßenbahn Jena" teil. Heute befindet er sich als historischer Tw 26 noch immer in Jena.

Der Eisenacher Tw 40 kam im Februar 1976 als Arbeitswagen nach Gotha, ebenso der abgebildete Tw 42^{II}. Letzteren führte der dortige Straßenbahnbetrieb als ATw 006. Im Jahr 1980 gelangte er nach Erfurt, wo er heute als historischer Tw 92 der EVAG vorhanden ist.

Konrad Spath, Jena



Von diesen vier Wagen der Eisenacher Straßenbahn blieben drei erhalten (siehe Leserbrief links) – nur der Tw 22 wurde 1976 verschrottet HERBERT SCHNEIDER

Zu „Tram-Trains in Deutschland" (SM 1/2015)

Chance auch für kleine Betriebe

■ Der Beitrag gab ein sehr gutes Bild über die einzelnen zum Teil wenig bekannten Konzepte wie z.B. in Nordhausen. Die Konzepte werden bei den Nutzern bzgl. Komfort und Akzeptanz bis auf Teile des Chemnitzer Modells sehr positiv angenommen. Dort tritt die Tram gegen den Verkehr auf der noch funktionierenden DB-Strecke an, vielleicht auch eine Folge der wenig eisenbahnfreundlichen Verkehrspolitik in Sachsen, die sogar Betriebseinstellungen auf Hauptrecken wie derzeit zwischen Döbeln und Nossen gutheißt und das Erzgebirgsnetz ziemlich platt gemacht hat. Dort setzt man auf Busse und BMW …

Tram-Trains sind eine Chance vor allem für mittlere Städte, die ihr Umland mit attraktiveren Verbindungen anschließen wollen. Dort stillgelegte Strecken zu nutzen, ist ein Muss! Beim Wiederaufbau solcher Strecken ergibt sich zumeist ein deutlicher Kostenvorteil, da man nach BOStrab fahren/den Betrieb organisieren und die Trasse für geringere Achslasten, einfachere Sicherungstechnik, günstigere Bahnsteige usw. gebaut werden kann (wenn kein Güterverkehr parallel fährt). Große Vorteile ergäben sich im Vergleich zu sonst infrage kommenden neuen Vollbahnstrecken, die absehbar keine niveaugleichen Kreuzungen mehr zulassen werden, was enorme Aufwendungen für neu zu bauende Brücken/Tunnel mit sich zieht. Die engen befahrbaren Bogenradien der Tram-Trains erlauben auch relativ günstige Ersatztrassen, wenn alte Eisenbahntrassen partiell schon überbaut worden sind.

Die umsteigefreie Fahrt vom Umland bis in die Stadtzentren ist ein großer Vorteil, der bei neu einzuführenden Tramkonzepten oft unterschätzt wird, wo bisher meist ein Brechen der Buslinien am Stadtrand erfolgt. Auch die problemlose Mitnahme von Fahrrädern, eine neue Art „Kombiverkehr", Rad zur Haltestelle + Bahn + Rad von der Haltestelle zum Ziel sind ein großes Plus, welches ggf. weitere Nutzerkreise erschließt.

Die universelle Einsetzbarkeit der Tram-Trains für 15 kV AC/750 V DC oder gar Diesel und 750 V DC (z. B. Kassel) sowie die Befahrbarkeit von DB-Strecken im Zuge von Teilstreckenmitbenutzung oder mindestens Überführungsfahrten sind große Vorteile. Diese könnten auch gerade bei kleineren Betrieben genutzt werden. Auch ist denkbar, ggf. größere Instandhaltungsleistungen von ggf. lokal vorhandenen Kapazitäten bei DB Regio oder anderen Firmen durchzuführen, so dass umfangreiche eigene (teure) Kapazitäten nicht aufgebaut oder dauerhaft vorgehalten werden müssten. Auch die Fahrgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h bei neuen Fahrzeugen ist eine Chance, wirklich attraktive Verbindungen zu schaffen.

Insofern sollte das Konzept Train-Tram weiterentwickelt, die Vorteile auch konsequent genutzt und in der öffentlichen Diskussion hervorgehoben werden.

Henry Risse, Aachen

Zu „Abschied vor 60 Jahren" (SM 2/2015)

Hintergründe Umbau Bei- in Triebwagen

■ Danke für den Kurzbericht über die Karlsruher Lokalbahn (KLB). Zur Ergänzung die Gründe für den Umbau vorhandener Beiwagen in Triebwagen: Bereits vor der Übernahme der KLB durch die Stadt Karlsruhe bestellte diese am 30. Juni 1914 für die zu elektrifizierende und teilweise neu zu trassierende Strecke Daxlanden – Karlsruhe – Hagsfeld zehn zweiachsige Tw. Bis auf die Spurweite entsprachen die Schmalspur-Tw weitestgehend den vorhandenen Normalspur-Tw 58 bis 87 (Bj. 1913/14) und sollten nach gleichen Zeichnungen zusammen mit 25 bei der Eisenbahn-Verkehrsmittel AG Wismar bestellten Normalspur-Tw geliefert werden. Jedoch verzögerte der Erste Weltkrieg den Bau der 35 Wagen. Lediglich die Normalspur-Tw 88 bis 93 kamen 1922 (ohne elektrische Ausrüstung) nach Karlsruhe. Der Tw 92 befindet sich derzeit als letzter Vertreter von 88 Wagen (Tw 58 bis 93 sowie Bw 245 bis 296) durch den Verein „Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e.V." in Aufarbeitung.

Um die elektrifizierten Schmalspurstrecken zu betreiben, entschied sich das städtische Straßenbahnunternehmen für eine rasch umsetzbare Lösung. Wie in dem Artikel von Jörg Zimmer beschrieben, erfolgte der Umbau von zweiachsigen Schmalspur-Bw in Tw. Da die Beschaffung der elektrischen Ausrüstung kriegsbedingt eingeschränkt war, stammte die Ausrüstung aus normalspurigen MAN-Tw von 1905. Ab 1917 wurden im Straßenbahndepot Tullastraße die AEG-Ausrüstung bei den Wagen 32 bis 39 ausgebaut und in die Schmalspur-Bw eingebaut. Von den Spenderfahrzeugen erhielt lediglich Tw 36 im Jahr 1917 eine neue E-Ausrüstung von SSW. Die weiteren MAN-Tw konnten erst nach dem Krieg mit Ausrüstungen von SSW komplettiert werden, 1919 Tw 34 und 1920 die übrigen sechs Wagen.

Volker Dürr, Stutensee

Zu „Umfrage über Design" (SM 11/2014)

Ansprechendes Äußeres ist halber Erfolg

■ Über Geschmack lässt sich bekanntlich streiten … Ich sage klar – ein ansprechendes Design ist sehr sinnvoll. Stadt- und Straßenbahnen sind mit

Essenzieller Minireiseführer für die Mitte und den Süden der USA

Mit dem dritten Band der USA-Reihe von Robert Schwandl sind nunmehr alle U-Bahn-, Stadtbahn- und Straßenbahnbetriebe der USA in bewährter Weise erfasst, beschrieben und kartografiert. Das Gebiet der im aktuellen Band vorgestellten Bahnen reicht von Minneapolis bis Houston sowie von Dallas bis Norfolk.

Autor und Verleger Schwandl legt erneut einen Minireiseführer mit Angaben zu den einzelnen Städten, dem Anreiseweg per Eisenbahn dorthin sowie mit wichtigen und nützlichen Angaben zu den Besonderheiten der Betriebe und den örtlichen Tarifen vor.

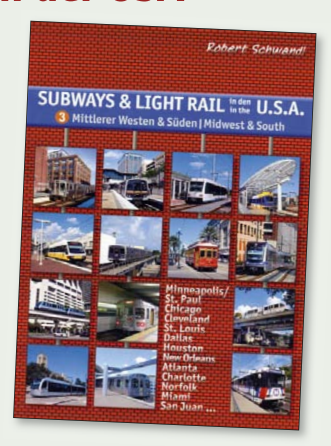
Die Anordnung der Städte erfolgt nicht alphabetisch, aber ein Blick auf die Karte auf der ersten Seite ermöglicht das sofortige Auffinden des gesuchten Betriebes. Wenngleich etwas auf die Historie eingegangen wird, steht der aktuelle Betrieb – wie immer in Schwandls Werken – im Fokus. Und der lässt sich in der Tat sehen und lesen, zweisprachig deutsch und englisch, kurz und bündig, informativ und komprimiert, findet der Betrachter des Werks alles, was er vor oder während der Bereisung der Betriebe an Informationen benötigt. Sehr schöne Farbbilder, die meisten brandaktuell, beflügeln die Vorstellungskraft, wie es in den einzelnen Städten um den Schienenverkehr bestellt ist.

Auch die historischen Straßenbahnen, die Peoplemover und die S-Bahn-artigen Systeme im behandelten Terrain und eher seltene Verkehrsmittel wie die letzte Interurban der USA, Morgantowns Kabinenbahn, die Monorail in Disneyworld und die Dieselstraßenbahn in Galveston hat Schwandl nicht vergessen. Als besondere Zugabe stellt er die U-Bahn in San Juan (Puerto Rico) vor.

Unbedingt zu erwähnen ist, dass neben den vorhandenen Bahnbetrieben auch jene, die bereits im Bau sind oder deren Bau kurz bevorsteht, in hervorragenden Karten dargestellt sind. Es erstaunt, wie viele Straßenbahnbetriebe bald eröffnet werden.

Erfreulicherweise ist die Schrift im Textteil nun erstmals etwas größer geraten, das wird den meisten Lesern gut gefallen – und hoffentlich auch in den nächsten Werken beibehalten. Wenngleich bereits der Titel unmissverständlich auf den Schienenverkehr hinweist, hätte der Obus in Dayton kurz erwähnt werden können. Die Fans werden dies leicht verschmerzen können, denn das hochinformative Werk mit seinen teilweise sehr detaillierten Innenstadtkarten kann uneingeschränkt empfohlen werden. Bitte unbedingt auf die Reise mitnehmen!

BERNHARD KUSSMAGK



Robert Schwandl: Subways & Light Rail in den USA, Band 3: Mittlerer Westen & Süden, 160 Seiten, DIN A5, broschiert, etwa 300 Fotos und 32 Karten, Robert Schwandl Verlag, Berlin 2014, ISBN 978-3-936573-38-1, Preis: 19,50 Euro

Der Retter der Schweizer Trambetriebe in Basel

Der Ende der 1930er-Jahre für die Städtische Strassenbahn Zürich (StStZ, heute VBZ) entwickelte Großraumwagen – in der Schweiz später als Standardwagen bezeichnet – prägte die Schweizer Tramszene mehr als vier Jahrzehnte. Er sicherte in den „autogläubigen" 1950er- und 1960er-Jahren in Zürich, Basel, Bern und Genf den Fortbestand der Straßenbahnbetriebe, lediglich in Luzern konnte er dessen Einstellung nicht verhindern.

Der Großraumwagen führte zwar zu einer gewissen Standardisierung der Schweizer Tramwagen, dennoch gab es sowohl zwischen den Fahrzeugen der einzelnen Betriebe als auch innerhalb derer Bestände eine große Vielfalt, wie Dominik Madörin in einer von ihm verfassten 132-seitigen Broschur sauber herausarbeitet. Im Oktober 2014 gab der Tramclub Basel diese im A4-Format mit Klebebindung angelegte Monographie über die Basler Großraumwagen der ersten Generation innerhalb der Reihe „Tram-Bulletin" als Heft 16 heraus.

Wie der Autor darstellt, darf der von ihm porträtierte Schweizer Wagentyp ohne Weiteres als Basis für den von der Düwag entwickelten Großraumwagen betrachtet werden, der von 1951 bis 1974 in großer Stückzahl produziert worden ist.

Mit der vorliegenden Broschur schuf Dominik Madörin „das" Standardwerk zu den in drei Unterserien gelieferten Be 4/4 401 bis 456 der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB). Ob Vorgeschichte, Einsatzgeschichte jedes einzelnen Fahrzeugs, Konstruktion, Umbauten, Linienzuteilung und vieles mehr – in diesem Werk findet der Leser wohl auf alle Fragen eine Antwort. Eine riesige Fleißarbeit des Autors stellt die enorme Fülle von Daten dar, die sich in vielen Tabellen widerspiegeln, so sind zum Beispiel alle Schäden am Be 4/4 414 seit 1949 aufgelistet.

Bemerkenswert sind die professionelle Bearbeitung der größtenteils historischen Aufnahmen und die hohe Druckqualität. Bis auf den Einband sind alle Illustrationen schwarzweiß abgedruckt – neben herrlichen Einsatzaufnahmen und Porträts gibt es auch mehrere Zeichnungen und Detailansichten. Das vier Seiten umfassende Kapitel über die Schweizer Standardwagen anderer Städte wird sicher auch Nichtbasler interessieren.

ERIC JORDANIS/AM



Dominik Madörin: „Basler Grossraumwagen – Motorwagen erste Generation", herausgegeben vom Tramclub Basel als „Tram-Bulletin 16", 132-seitige Broschur im A4-Format, über 150 Aufnahmen und Zeichnungen, ISBN 978-3-9521307-4-2, Preis 39,– CHF (in Deutschland 36,50 Euro). Zu beziehen ist die Broschur u. a. beim Tramclub Basel, Postfach 2151, 4001 Basel, www. tramclub-basel.ch

durchschnittlich 35 Jahren Nutzungsdauer langfristige Investitionsgüter. Es ergibt durchaus Sinn, auch auf die Optik zu achten – sonst kommen so auf geringste Herstellungskosten reduzierte Kisten heraus wie die „kastigen" Tatra-T6, die man in der DDR als „Schneewittchensärge" bezeichnet hat.

Die Franzosen und teils auch Italiener sowie Spanier fahren gerade eine fulminante Straßenbahn-Renaissance ab und eröffnen erfolgreich Betrieb um Betrieb. Dort werden Stardesigner mit individuellen Entwürfen beauftragt und selbst die neuen Strecken geraten zu wahren Liebeserklärungen an ÖPNV-Mobilität mit schicken Gimmicks wie leuchtenden taktilen Leitelementen auf den Bahnsteigen (Angers). Man identifiziert sich dort viel mehr mit diesen Dingen. So kann man in Marseille mit an Jachten erinnernden Wagen durch die City gleiten oder in Tours in futuristischen Silberbändern Platz nehmen.

Gerade beim Design glänzt in Deutschland der Platzhirsch Bombardier leider selten mit großen Würfen. Auch der Wettbewerber Vossloh-Kiepe zeigt in Sachen Design mit den neuen Rostocker Tramlink 6N2 nichts Tolles. Dass man individuelle Designs mit kostengünstiger Standardware gut kombinieren kann, beweist Alstom mit der Citadis-Familie eindrucksvoll.

Der vorgestellte Artic von Transtech ist eine äußerst gelungene Kombination aus dem Design der aktuellen Berliner Flexity-Serie und dem Bombardier-Typ Flexitiy-Classic, wie er z. B. in Frankfurt/M., Kassel, Essen, Dortmund, Bremen etc. im Einsatz ist. Man kann also mit etwas Liebe zum Detail auch aus Bewährtem etwas Schönes machen.

Fazit: Kunden würden sich auch kein hässliches Auto kaufen. Ein ansprechendes Äußeres ist somit schon der halbe Erfolg einer Bahn.

Tino Unger, Frankfurt am Main

Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:
Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.
Fax (0 89) 13 06 99-700 · E-Mail: redaktion@geramond.de

19., 26. April, Stuttgart: Besuchstage der Straßenbahnwelt von 10 bis 17 Uhr. Fahrbetrieb mit der Straßenbahn-Oldtimerlinie 21 und der Oldtimer-Buslinie 23E. Große Sonderausstellung „Fahren an der Heimatfront – Straßenbahn im Krieg", weitere Informationen unter www.shb-ev.info

25./26. April, Schwerin: 12. „Kleine Straßenbahn ganz Groß" im Mecklenburgischen Eisenbahn- und Technikmuseum, am Samstag 10 bis 17 Uhr, am Sonntag 10 bis 16 Uhr. Weitere Informationen unter www.kleinebahnganzgross.de

1. Mai sowie 23. bis 25. Mai, Bad Schandau: ab 10 Uhr Traditionsverkehr im Kirnitzschtal zum Lichtenhainer Wasserfall

2. Mai, Augsburg: Rundfahrten mit KSW (ersatzweise GT8) ab Königsplatz, Abfahrt Bahnsteig B2 ab 14:05, 15:05 und 16:05 Uhr; Fahrtdauer 35 Minuten, Fahrpreis 3,– Euro (Erwachsene) und 1,50 Euro (Kinder)

2. Mai, Dresden: Führungen im Straßenbahnmuseum Dresden an der Trachenberger Straße zwischen 10 und 16 Uhr – siehe www.strassenbahnmuseum-dresden.de

2. Mai, Dresden/Döbeln: Exkursion des Vereins „Freunde des Eisenbahnwesens – Verkehrsmuseum Dresden e.V." zur Pferdebahn Döbeln, und ins Pferdebahn-Museums, Anmeldungen für Fahrt ab Dresden bis 24. April unter FdE-VMD@freenet.de

3., 10., 17., 24. und 31. Mai, Stuttgart: Besuchstage der Straßenbahnwelt von 10 bis 17 Uhr. Am 10. Mai (Muttertag) freier Eintritt für alle Damen. Sonderausstellung „Fahren an der Heimatfront – Straßenbahn im Krieg". Fahrbetrieb mit der Straßenbahn-Oldtimerlinie 21 (am 24. Mai wegen Bauarbeiten kein Betrieb) und der Oldtimer-Buslinie 23E, weitere Informationen unter www.shb-ev.info

9. Mai, Freiburg: die Oldtimerlinie 7 verkehrt 9.53 bis 17.45 Uhr auf der Route Paduaallee – Technisches Rathaus – Hauptbahnhof – Bertoldsbrunnen – Musikhochschule/Mösle; das Tramcafé verkehrt 12.38 bis 17.08 Uhr auf dem Fahrweg Rieselfeld – Technisches Rathaus – Hauptbahnhof – Bertoldsbrunnen – Vauban; Mitfahrt kostenfrei, es werden Spenden-Sonderfahrscheine angeboten, ab/an Bertoldsbrunnen

9. Mai 2015, Kassel: Etwa dreistündige privat organisierte Sonderfahrt mit einem N8C-Triebwagen ab 11 Uhr vom Bahnhof Wilhelmshöhe durch Kassel; Fahrpreis 20 Euro; Anmeldeschluss 1. März 2015 per E-Mail mit Name, Straße, Ort und Telefon bei Dietrich.Meier@reformiert.de

17. Mai, Leipzig: Das Straßenbahnmuseum in Möckern hat von 10 bis 17 Uhr geöffnet, historische Wagen übernehmen ab 9.40 Uhr stündlich den Zubringerverkehr vom Hauptbahnhof, zusätzlich Präsentationsfahrten ab Museum und Werkstattführung im Museum, weitere Informationen unter www.strassenbahnmuseum.de

30. Mai, Hannover: Die AG Verkehrsfreunde Lüneburg (AVL) veranstaltet eine Sonderfahrt mit dem Uestra-Tw 239 (Aufbauwagen, Düwag 1950) ab Betriebshof Döhren, danach Depotbesichtigung; Start 11 Uhr am Betriebshof oder Gruppenanreise ab Lüneburg 8.33 Uhr bzw. Uelzen 9.09 Uhr mit METRONOM-Zügen; weitere Informationen und Anmeldung bis 22.05. bei Manfred Buttgereit, Osterstraße 5, 29525 Uelzen, Tel. 05 81/7 22 79 oder E-Mail: avl-aussenstelle.ue.buttgereit@t-online.de

6. Juni, Augsburg: Rundfahrten mit KSW (ersatzweise GT8) ab Königsplatz, Abfahrt Bahnsteig B2 ab 14:05, 15:05 und 16:05 Uhr; Fahrtdauer 35 Minuten, Fahrpreis 3,– Euro (Erwachsene) und 1,50 Euro (Kinder)

6. Juni, Dresden: Führungen im Straßenbahnmuseum Dresden an der Trachenberger Straße zwischen 10 und 16 Uhr – siehe www.strassenbahnmuseum-dresden.de

6. Juni, Freiburg: die Oldtimerlinie 7 verkehrt 9.53 bis 17.45 Uhr auf der Route Paduaallee – Technisches Rathaus – Hauptbahnhof – Bertoldsbrunnen – Musikhochschule/Mösle; das Tramcafé verkehrt 12.38 bis 17.08 Uhr auf dem Fahrweg Rieselfeld – Technisches Rathaus – Hauptbahnhof – Bertoldsbrunnen – Vauban; Mitfahrt kostenfrei, es werden Spenden-Sonderfahrscheine angeboten, ab/an Bertoldsbrunnen

21. Juni, Leipzig: Das Straßenbahnmuseum in Möckern hat von 10 bis 17 Uhr geöffnet, historische Wagen übernehmen ab 9.40 Uhr stündlich den Zubringerverkehr vom Hauptbahnhof, zusätzlich Präsentationsfahrten ab Museum, weitere Info: www.strassenbahnmuseum.de



In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0
Thalia-Buchhandlung, 02625 Bautzen, Kornmarkt 7 · Fachbuchhandlung Hermann Sack, 04107 Leipzig, Harkortstr. 7

Postleitzahlgebiet 1
Schweitzer Sortiment, 10117 Berlin, Französische Str. 13/14 · LokoMotive Fachbuchhandlung, 10777 Berlin, Regensburger Str. 25 · Modellbahnen & Spielwaren Michael Turberg, 10789 Berlin, Lietzenburger Str. 51 · Buchhandlung Flügelrad, 10963 Berlin, Stresemannstr. 107 · Modellbahn-Pietsch, 12105 Berlin, Prühßstr. 34

Postleitzahlgebiet 2
Roland Modellbahnstudio, 28217 Bremen, Wartburgstr. 59

Postleitzahlgebiet 3
Buchhandlung Decius, 30159 Hannover, Marktstr. 52 · Train & Play, 30159 Hannover, Breite Str. 7 · Pfankuch Buch, 38023 Braunschweig, Postfach 3360 · Pfankuch Buch, Kleine Burg 10, 38100 Braunschweig

Postleitzahlgebiet 4
Menzels Lokschuppen, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6 · Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf, Willstätterstr. 15 · Modellbahnladen Hilden, Hofstr. 12, 40723 Hilden · Fachbuchhandlung Jürgen Donat, 47058 Duisburg, Ottilienplatz 6

Postleitzahlgebiet 5
Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6-8 · Modellbahn-Center Hünerbein, 52062 Aachen, Augustinergasse 14 · Mayersche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30 · Buchhandlung Karl Kersting, 58095 Hagen, Bergstr. 78

Postleitzahlgebiet 6
Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7
Stuttgarter Eisenbahn-u.Verkehrsparadies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35 · Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96 · Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C · Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31 · Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Unter dem Holz 25 · Buchverkauf Alfred Junginger, 73312 Geislingen, Karlstr. 14 · Service rund ums Buch Uwe Mumm, 75180 Pforzheim, Hirsauer Str. 122 · Modellbahnen Mössner, 79261 Gutach, Landstr. 16 A

Postleitzahlgebiet 8
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto, 80634 München, Schulstr. 19 · Augsburger Lokschuppen, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110 · Verlag Benedikt Bickel, 86529 Schrobenhausen, Ingolstädter Str. 54

Postleitzahlgebiet 9
Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8 · Modellspielwaren Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5 · Buchhandlung Rupprecht, 92648 Vohenstrauß, Zum Beckenkeller 2 · Friedrich Pustet & ., 94032 Passau, Nibelungenplatz 1 · Schöningh Buchhandlung & ., 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich
Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33 · Modellbau Pospischil, 1020 Wien, Novaragasse 47 · Technische Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13 · Leporello – die Buchhandlung, 1090 Wien, Liechtensteinstr. 17 · Buchhandlung Morawa, 1140 Wien, Hackinger Str. 52 · Buchhandlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt, Kramergasse 2-4

Belgien
Musée du Transport Urbain Bruxellois, 1090 Brüssel, Boulevard de Smet de Naeyer 423/1

Tschechien
Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1 Klimentska 32

Dänemark
Peter Andersens Forlag, 2640 Hedehusene, Brandvaenget 60

Spanien
Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Großbritannien
ABOUT, GU46 6LJ, Yateley, 4 Borderside

Niederlande
van Stockum Boekverkopers, 2512 GV, Den Haag, Westeinde 57 · Norsk Modelljernbane AS, 6815 ES, Arnheim, Kluizeweg 474

Nummer 307 • 5/2015 • Mai • 46. Jahrgang

STRASSENBAHN MAGAZIN ▸ Betriebe ▸ Fahrzeuge ▸ Geschichte

www.strassenbahn-magazin.de

Redaktionsanschrift:
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · D-80702 München
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.720
Fax + 49 (0) 89.13 06 99.700
redaktion@strassenbahn-magazin.de
Chefredakteur: Michael Krische
Verantw. Redakteur:
André Marks (andre.marks@geramond.de)
Redaktion:
Michael Sperl, Martin Weltner
Redaktion Straßenbahn im Modell:
Jens-Olaf Griese-Bandelow,
jobandelow@geramond.de
Redaktionsteam:
Berthold Dietrich-Vandoninck, Wolfgang Kaiser, Michael Kochems, Bernhard Kußmagk, Ronald Glembotzky, Hans Immer, Dr. Martin Pabst, Axel Reuther, Robert Schrempf, Michael Sperl, Guido Mandorf
Redaktionsassistenz: Brigitte Stuiber

ABO–HOTLINE
Leserservice, GeraMond-Programm
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 ct/min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 ct/min.)
leserservice@strassenbahn-magazin.de

Gesamtanzeigenleitung:
Thomas Perskowitz
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de
Anz.-leitung STRASSENBAHN MAGAZIN:
Helmut Gassner
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.520
helmut.gassner@verlagshaus.de
Anzeigendispo STRASSENBAHN MAGAZIN:
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.130
anzeigen@verlagshaus.de
www.verlagshaus-media.de
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 25 vom 1.1.2015
Layout: Karin Vierheller
Litho: Cromika, Verona
Druck: Stürtz GmbH, Würzburg
Verlag:



GeraMond

GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a, 80797 München
Geschäftsführung:
Clemens Hahn
Herstellungsleitung:
Olaf Wendenburg
Leitung Marketing und Sales Zeitschriften:
Andreas Thorey
Vertriebsleitung:
Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung Handel:
MZV, Unterschleißheim
Im selben Verlag erscheinen außerdem:
BAHN EXTRA · LOK Magazin
AUTO CLASSIC · TRAKTOR CLASSIC · SCHIFF CLASSIC · FLUGMODELL · MODELLFAN · MILITÄR & GESCHICHTE · FLUGZEUG CLASSIC · SCHIFFSMODELL · CLAUSEWITZ

Preise: Einzelheft Euro 8,50 (D), Euro 9,50 (A), sFr. 15,90 (CH), bei Einzelversand zzgl. Porto; Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 91,80 (incl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten)
Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.
Erscheinen und Bezug: STRASSENBAHN MAGAZIN erscheint monatlich. Sie erhalten die Reihe in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken, im Fachbuchhandel sowie direkt beim Verlag.

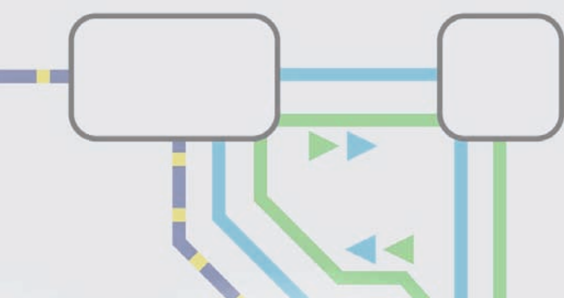
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: André Marks; verantwortlich für Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide Infanteriestr. 11a, 80797 München.
ISSN 0340-7071 • 10815

GeraNova Bruckmann Verlagshaus



12x STRASSENBAHN MAGAZIN + Geschenk





STRASSENBAHN MAGAZIN

Tasse »STRASSENBAHN«

Auf der neuen STRASSENBAHN MAGAZIN-Tasse ist der Triebwagen der Siebengebirgs- und Siegburger Bahn abgebildet. Die Tasse ist in limitierter Auflage erschienen.



Mein Vorteilspaket

- ✓ Ich spare 10% (bei Bankeinzug sogar 12%)!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag (nur im Inland) bequem nach Hause und verpasse keine Ausgabe mehr!
- ✓ Ich kann nach dem ersten Jahr jederzeit abbestellen und erhalte zuviel bezahltes Geld zurück!

Das STRASSENBAHN MAGAZIN-Vorteilspaket

WA-Nr. 620SM60921 – 62189179

☒ **JA, ich möchte mein STRASSENBAHN MAGAZIN-Vorteilspaket**

Bitte schicken Sie mir das **STRASSENBAHN MAGAZIN** ab sofort druckfrisch und mit **10% Preisvorteil** für nur €7,65* pro Heft (Jahrespreis: €91,80*) monatlich frei Haus. Ich erhalte als Willkommensgeschenk die STRASSENBAHN MAGAZIN-Tasse**. Versand erfolgt nach Bezahlung der ersten Rechnung. Ich kann das Abo nach dem ersten Bezugsjahr jederzeit kündigen.

☐ Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über interessante Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail (für Rückfragen und weitere Infos)

Datum/Unterschrift

Sie möchten noch mehr sparen?

Dann zahlen Sie per Bankabbuchung (nur im Inland möglich) und **Sie sparen zusätzlich 2 % des Abopreises!**

Ja, ich will sparen und zahle künftig per Bankabbuchung***
❑ pro Quartal nur € 22,50 ❑ pro Jahr nur € 89,90



Ihr Geschenk

IBAN: DE

Bankleitzahl | Kontonummer

Bankname

Ich ermächtige die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Datum/Unterschrift

Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an:
STRASSENBAHN MAGAZIN Leserservice, Postfach 1280, 82197 Gilching oder per Fax an 0180-532 16 20 (14 ct/min.), E-Mail: leserservice@strassenbahnmagazin.de

* Preise inkl. Mwst., im Ausland zzgl. Versandkosten
** Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie
*** SEPA ID DE63ZZZ00000314764

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

www.strassenbahn-magazin.de/abo




SEBASTIAN SCHRADER

Wenn die Straßenbahn rund um die Uhr fährt

Schichtarbeiter, Nachtzugfahrer, Frühflieger, chronisch nachtaktive Studenten und Partygänger – sie alle wollen regelmäßig auch weit nach Mitternacht noch von A nach B gebracht werden. Und was früher undenkbar war, wurde in den letzten Jahren in immer mehr deutschen Großstädten üblich: Straßenbahnbetrieb rund um die Uhr. Die Durchführung des 24-Stunden-Betriebs gestaltetet sich im Hinblick auf Takte, Netze, Liniennummern, Fahrtrouten, Fahrzeugeinsätze und Anschlussbeziehungen von Stadt zu Stadt sehr unterschiedlich. Wir bringen Licht ins Dunkel der nächtlichen Straßenbahneinsätze in Deutschland.

Weitere Themen der kommenden Ausgabe


CHRISTIAN WENGER

Aus für „9" nach Markkleeberg

Die Befürchtungen von Anwohnern und Straßenbahnfreunden haben sich bewahrheitet: Die Leipziger Verkehrsbetriebe kündigten die Einstellung des Südastes der Linie 9 nach Markkleeberg zum Jahresende an. Wie sie diesen Schritt begründen, das zeigt der Beitrag auf.

Die Sattelschlepper-Ära in Freiburg im Breisgau

Sie waren die ersten Gelenkwagen der Straßenbahn Freiburg im Breisgau – die drei 1959 von der Waggonfabrik Rastatt gebauten vierachsige Sattelschlepper-Gelenkwagen. Bis Mitte der 1990er-Jahre standen die auch „Sputnik" genannten Einrichtungswagen im regulären Linieneinsatz – der Tw 100 aus dieser Serie blieb als Museumswagen bei den Freunden der Freiburger Straßenbahn e.V. (FdFS) erhalten …

Der VRR in den 1980er-Jahren

Angekündigt schon für dieses Heft, so ist der Bericht über den Alltag im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in den 1980er-Jahre nun in der Juni-Ausgabe Pflicht! Freuen Sie sich auf Eindrücke aus dem VRR-Gebiet vor drei Jahrzehnten, als vor allem Düwag-GT6 das Bild der Betriebe prägten …

Görlitzer Gartenlaube kehrt ins Erzgebirge zurück

Für viele Straßenbahnfreunde in Sachsen war es im vorigen Jahr die Sensation: Von der Überlandstraßenbahn Hohenstein-Ernstthal – Oelsnitz existiert noch ein kompletter Wagenkasten! Noch mehr begeisterte folgende Nachricht: Das viele Jahrzehnte in Görlitz in ein Gartenhaus eingemauerte Fahrzeug wurde binnen eines Tages geborgen und ins Museum nach Oelsnitz gebracht – alle Hintergründe zu dieser unglaublichen Geschichte!

FOTO: BERGBAUMUSEUM OELSNITZ/ERZGEBIRGE


Liebe Leser,

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßenbahn mit all Ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser

Ende gut …!

Die Nase vorn

Die Einwohnerzahl in München wächst ungemindert stark, im Jahr 2030 sollen 1,723 Millionen Menschen in der bayerischen Landeshauptstadt leben. Doch dieses Wachstum verursacht Probleme, nicht nur auf dem Wohnungsmarkt.

Mit der Explosion der Einwohnerzahlen muss auch die Infrastruktur mithalten. Ihr misst die Stadtverwaltung zum Glück die entsprechend notwendige Bedeutung zu, wie eine Konferenz zu diesem Thema im März belegt. Münchens Oberbürgermeister Dieter Reiter appelliert während dieser Tagung an die Politiker des Umlands, gemeinsam die zweite Stammstrecke für die S-Bahn bei Bund und Land einzufordern.

Das auf München zugeschnittene Schienennetz gewährleiste zwar eine gute Erreichbarkeit der Stadt, tangentiale Verbindungen auf Schienen fehlen allerdings. Hier sieht die Stadtverwaltung einen großen Nachholbedarf.

Neben dem Ausbau des S- und U-Bahnnetzes könnten neue Stadtbahntrassen dem drohenden Verkehrskollaps in München entgegenwirken. Welches Verkehrsmittel die Münchner und Pendler aus dem Umland letztendlich befördert, ist am Ende vielen egal – aber in Bezug auf die städtebaulich notwendigen Eingriffe hätten Stadtbahnen hinsichtlich Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit am Ende die Nase ganz sicher vorn. AM

Das besondere Bild

Vor dem aufgrund seiner Klinkerfarbe „Gelbe Kaserne“ genannten Militärgebäude in Aachen entstand um 1910 diese Aufnahme des 1895 von Herbrand mit elektrischer Ausrüstung von Schuckert gebauten Tw 68 sowie des 1906 von Weyer gebauten Bw 132 der Aachener Kleinbahn. Die Plattformen des Triebwagens waren zum Aufnahmezeitpunkt bereits verglast. Der Straßenbahnzug war auf der 14,4 Kilometer langen Linie 18 Aachen-Ronheide – Kaiserplatz – Eilendorf – Stolberg Atsch unterwegs, deren Ursprung auf eine 1891 eröffnete Pferdebahnlinie zurückgeht. Nach dem Zweiten Weltkrieg verkehrte hier die Linie 22, bei der es sich mit ihren knapp 30 Kilometern von der holländischen Grenze bei Vaals bis Weisweiler um die längste Aachener Straßenbahnlinie handelte. Nach Umstellung auf Nachläufergelenkwagen 1959/60 auf dem Teilstück Vaals – Aachen – Eilendorf (die rote „Buttertram“) wurde die Strecke in die Linien 12 und 22 aufgeteilt. Die letzten Wagen der Linie 12 passierten die ehemalige „Gelbe Kaserne“ im März 1973. Ein Jahr später rollten dann auf der Linie 15 Brand – Aachen – Vaals die letzten Straßenbahnen durch die alte Kaiserstadt.

Text und Foto (Sammlung) Reiner Bimmermann



Feuer und Flamme für die Dampf-Romantik

Nicht im Handel erhältlich

Deutsche Eisenbahn-Legenden in einer Sammlung

Wenn Feuer, Wasser und Kohle die Dampfrösser zum Leben erwecken, dann entsteht Dampf-Romantik pur. Die Zippo®-Feuerzeug-Sammlung „Dampf-Romantik" ist für alle, die Feuer und Flamme für die schnaubenden Kolosse sind. Von der Brockenbahn über die Preußische P8 bis zum Rheingold-Express: 6 Legenden der Dampflokzeit versammeln sich für Sie auf dem legendärsten aller Feuerzeuge – dem Zippo®-Sturmfeuerzeug! Verträumte Schmalspurstrecken, atemberaubende Viadukte und kraftvolle Maschinen unter Volldampf kommen auf dem unverwüstlichen Metallfeuerzeug *Made in USA* zur Geltung wie nie zuvor.

Weltpremiere dieser Erstauflage!

Diese exklusive 7-teilige Kollektion besteht aus 6 seidenmatt schimmernden Original Zippo®-Feuerzeugen und einer edlen Holzvitrine mit Glasdeckel. Jede der insgesamt 7 Ausgaben erhalten Sie in zweimonatigem Abstand zum Preis von je € 59,90 (zuzüglich € 7,95 Versand). Die Sammlung kann auf Ihren Wunsch jederzeit unterbrochen werden. Das Zentrum der Vitrine ziert die handbemalte Metallplakette mit dem dreidimensionalen Motiv des berühmten „Harzbullen". Diese Sammlung erscheint exklusiv zum 180-jährigen Jubiläum „Eisenbahn in Deutschland" und ist nicht im Handel erhältlich. Wir erwarten eine sehr große Nachfrage, sichern Sie sich Ihre Kollektion deshalb am besten gleich heute!





Die charakteristische Bodenmarke bestätigt jedes Feuerzeug als ein Original-Zippo®-Sturmfeuerzeug

- **Echte Zippo®-Sturmfeuerzeuge mit 6 verschiedenen Dampflok-Motiven aus der deutschen Eisenbahngeschichte**
- **Holzvitrine mit Glasdeckel im Wert von € 100,– zum gleichen günstigen Preis wie ein Zippo®-Feuerzeug**
- **Offiziell lizensiert, mit 30-jähriger Garantie von Zippo®, *Made in USA***





Erstausgabe
„Mit Volldampf auf den Brocken"

Produkt-Nr.:422-ZIP01.01
Produktpreis: **€ 59,90 je Ausgabe**
zzgl. € 7,95 Versand

Exklusive Zippo®-Feuerzeug-Sammlung zum 180-jährigen Eisenbahn-Jubiläum



Originalgröße der Vitrine: 33 x 25 x 6,5 cm (B x H x T)
Die Vitrine aus Echtholz mit Glasabdeckung präsentiert Ihre Zippo®-Feuerzeug-Sammlung. **Mit Aufhängevorrichtung**
Maße der Feuerzeuge: 3,8 x 5,7 x 1,3 cm (B x H x T)
Die Feuerzeuge kommen unbefüllt, Feuerzeugbenzin nicht im Lieferumfang enthalten.

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie daher noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 75386
Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis zum **1. Juni 2015**

☐ **Ja,** ich reserviere die 7-teilige Zippo®-Feuerzeug-Sammlung **„Dampf-Romantik"**. Die Lieferung erfolgt im Zweimonats-Rhythmus.

Name/Vorname ____ Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer ____

PLZ/Ort ____ Geburtsdatum

X
Unterschrift ____ Telefon für eventuelle Rückfragen

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):
☐ Ich bezahle per Rechnung
☐ Ich bezahle per Kreditkarte ☐ MasterCard ☐ VisaCard Gültig bis:
Kreditkarten-Nummer: ____ (MMJJ)

THE BRADFORD EXCHANGE

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

www.bradford.de
Nennen Sie bei Online-Bestellung bitte die Referenz-Nr.: **75386**
Telefon: **069 1729 7900**

The Bradford Exchange Ltd. • Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark • kundenbetreuung@bradford.de

